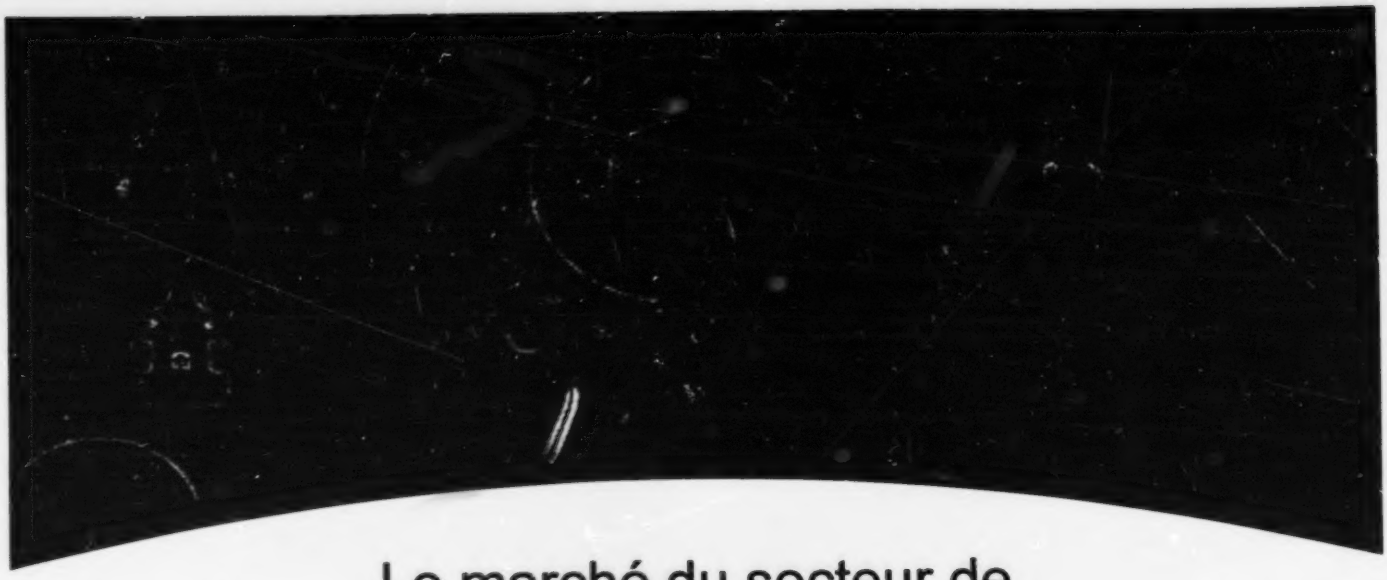

# Le marché du secteur de l'automobile en Chine

février 2001

CENTRE DES ÉTUDES DE MARCHÉ

Les études de marché sont disponibles en direct à :

**www.infoexport.gc.ca**

Ministère des Affaires étrangères et du Commerce international
Department of Foreign Affairs and International Trade

Canada

Gouvernement du Canada | Government of Canada

# Le marché du secteur de l'automobile en Chine

février 2001

(*Also available in English under the title The Automotive Sector in China*)

Préparé par
le Centre des études de marché
et
le Service canadien des délégués commerciaux

© Ministère des Affaires étrangères et du Commerce international
(FaxLink n° 47114)

Canada

**Rapport préparé par le Centre des études de marché d'Équipe Canada**
Direction de l'appui aux marchés (TCM)
Ministère des Affaires étrangères et du Commerce international
125, promenade Sussex, Ottawa K1A 0G2
Télécopieur : (613) 943-1103
Courrier électronique : research.center@dfait-maeci.gc.ca

Le Centre des études de marché d'Équipe Canada produit à l'intention des exportateurs canadiens un grand nombre de rapports par région et par secteur. Ces rapports sont disponibles sur :

— le FaxLink national (613-944-4500);
— le site Internet InfoExport du MAECI (http://www.infoexport.gc.ca).

Le gouvernement du Canada a préparé le présent rapport en se fondant sur des sources d'information primaires et secondaires. Aussi, ce dernier ne garantit-il aucunement l'exactitude des renseignements qu'il contient pas plus qu'il n'appuie les organisations dont les noms y figurent. Il appartient donc aux lecteurs de vérifier l'exactitude et la fiabilité des renseignements contenus dans le présent rapport.

# LE MARCHÉ DU SECTEUR DE L'AUTOMOBILE EN CHINE

Équipe Canada inc • Team Canada Inc

## RÉSUMÉ

La Chine est considérée comme le plus important marché pour les véhicules automobiles dans le monde. Comme ce pays compte 1,3 milliard d'habitants et que son parc de véhicules n'était que de 16 millions d'unités en 1999, y compris les voitures et les véhicules utilitaires, les possibilités de croissance à venir dans le secteur de l'automobile sont considérables.

Même s'il est possible qu'à l'avenir le marché chinois de l'automobile soit très vaste, l'industrie automobile chinoise, quant à elle, devra subir des transformations majeures affin de stimuler la demande de véhicules des consommateurs et de permettre à l'industrie de réaliser des économies d'échelle et d'améliorer la qualité de ses produits. Si l'industrie a enregistré des hausses importantes au cours des années 1990 grâce à un nombre accru de coentreprises avec des partenaires étrangers, il faut consolider davantage ce secteur. Il existe actuellement plus de 125 usines capables de fabriquer des véhicules Chine, qui produisent plus de 100 modèles. Ces usines ont fabriqué 1,8 million de véhicules en 1999. Les principaux fabricants sont des coentreprises étrangères, comme la Shanghai GM et la First Automotive Works (FAW) Volkswagen. Dans le secteur manufacturier des pièces, on retrouve plus de 1 700 fabricants enregistrés et 3 000 producteurs de plus petite taille. Un grand nombre de fabricants de véhicules et de pièces travaillent à perte ou atteignent tout juste le seuil de rentabilité. Ils ne survivent que grâce aux subventions de l'État.

Le protectionnisme du gouvernement chinois a fait qu'un grand nombre de sociétés étrangères ne se sont pas implantées sur le marché de l'automobile. Toutefois, avec l'adhésion de la Chine à l'Organisation mondiale du commerce (OMC), les fabricants chinois de véhicules et de pièces vont avoir du mal à affronter l'augmentation des importations. De plus, les entraves au commerce seront réduites, les tarifs douaniers abaissés, les permis et les contingents d'importation éliminés, et une marge de manoeuvre accrue permettra aux sociétés étrangères de vendre des véhicules, d'en assurer le service, le financement et la location. Il faut cependant s'attendre à ce que l'opposition des grandes entreprises chinoises ralentisse cette transition. La libéralisation du secteur sera progressive, car les fabricants chinois de pièces et de véhicules vont avoir besoin de temps pour s'adapter à la concurrence. Au cours de la période de transition qui suivra l'adhésion de la Chine à l'OMC, on devrait assister à une hausse des fusions et des consolidations dans ce secteur. En outre, cette adhésion amènera probablement des bouleversements importants dans le secteur, tels des fermetures d'usine, des pertes d'emploi et une concurrence de taille, mais les investissements étrangers, avec le temps, permettront de consolider le secteur chinois de l'automobile et d'améliorer les offres qu'il pourra faire aux consommateurs chinois.

## TABLE DES MATIÈRES

RÉSUMÉ . . . . . 4

APERÇU DU MARCHÉ . . . . . 7
Voitures . . . . . 10
Véhicules utilitaires . . . . . 12
Camions . . . . . 13
Autobus . . . . . 13
Pièces et accessoires pour véhicules . . . . . 14
Facteurs déterminants pour la croissance à venir . . . . . 17
Adhésion de la Chine à l'Organisation mondiale du commerce . . . . . 17
Voitures appartenant à des particuliers . . . . . 18
Financement des véhicules . . . . . 19
Variations régionales . . . . . 20

DÉBOUCHÉS . . . . . 20

CONCURRENCE . . . . . 24
Compétences locales . . . . . 24
Concurrence internationale . . . . . 27
Position du Canada . . . . . 29
Avantage concurrentiel attribuable aux politiques et aux initiatives du gouvernement du Canada . . . . . 32

CLIENTS DU SECTEUR PRIVÉ . . . . . 33

CLIENTS DU SECTEUR PUBLIC . . . . . 34
Organisations gouvernementales . . . . . 34
Règles relatives aux marchés publics . . . . . 34
Institutions financières internationales . . . . . 35

LOGISTIQUE DU MARCHÉ . . . . . 36
Circuits de distribution . . . . . 36
Ventes directes . . . . . 36
Agents . . . . . 36
Coentreprises . . . . . 37
Circuit de distribution de gros et de détail pour les véhicules et les pièces automobiles . . . . . 37
Facteurs à considérer pour accéder au marché . . . . . 39
Pratiques commerciales proposées . . . . . 39
Réglementation en matière d'importation . . . . . 40
Droits de propriété intellectuelle . . . . . 41
Normes, certificats et enregistrements locaux nécessaires . . . . . 41
Risques associés au crédit à l'exportation, restrictions sur les lettres de crédit et contrôle des devises . . . . . 42

ACTIVITÉS PROMOTIONNELLES ..... 43

PRINCIPALES PERSONNES-RESSOURCES ET SERVICES DE SOUTIEN ..... 46

BIBLIOGRAPHIE ..... 61

AUTRES DOCUMENTS DE RÉFÉRENCE ..... 61
Sites Internet utiles ..... 61

# LE MARCHÉ DU SECTEUR DE L'AUTOMOBILE EN CHINE

Équipe Canada inc - Team Canada Inc

## APERÇU DU MARCHÉ

Étant donné la forte croissance de son économie au cours des deux dernières décennies ainsi que sa population de 1,3 milliard d'habitants, la Chine offre d'importantes possibilités d'exportation aux sociétés canadiennes. Son produit intérieur brut (PIB) a augmenté de 7,8 % en 1998, puis de 7,0 % en 1999. Elle est parvenue à cette croissance impressionnante au moment où la crise économique asiatique était en cours et que le gouvernement chinois poursuivait la réforme de son économie centralisée. D'après la Economist Intelligence Unit, la croissance du PIB chinois se situera entre 7 % et 7,8 % entre 2000 et 2004.

**Tableau 1. Principaux indicateurs économiques de la Chine, prévisions de 2000 à 2004**

| | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 |
|---|---|---|---|---|---|
| **Croissance réelle du PIB (%)** | 7 | 7,1 | 7,3 | 7,5 | 7,8 |
| **Augmentation moyenne de l'indice des prix à la consommation (%)** | 2,5 | 6 | 8,3 | 8,5 | 9 |

Source : Economist Intelligence Unit, 1999

Le secteur chinois de l'automobile a largement contribué à la croissance rapide de l'économie du pays. Il est, en effet, devenu l'un des dix principaux fabricants d'automobiles dans le monde. En 1999, plus de 125 fabricants de véhicules ont construit au-delà de 570 400 voitures et 1 264 000 de véhicules utilitaires (voir les tableaux 2 et 3). La production de voitures devrait passer à 670 000 unités alors que celle des véhicules utilitaires diminuera légèrement, pour se situer aux alentours de 1 250 000 d'ici 2002. Il faut ajouter à ces nombres plus de 1 700 fabricants enregistrés de pièces et 3 000 petits producteurs dans le pays. En 1999, le secteur automobile chinois employait plus de 1,98 million de personnes et générait des ventes totales de 60 milliards de dollars[1], une hausse de 16 % par rapport à 1998. À la fin de 1999, on estimait qu'il y avait 16 millions de véhicules sur les routes en Chine.

[1]Toutes les sommes sont exprimées en dollars canadiens à moins d'indication contraire. Le taux de conversion utilisé dans le présent rapport est celui indiqué dans *Tradeline 2000*, publié par IDD Information Services.

**Tableau 2. Production et vente de voitures en Chine*, 1995-2002 (en milliers d'unités)**

| Année | 1995 | 1996 | 1997 | 1998 | 1999 | 2000 | 2001 | 2002 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Production | 321,1 | 377,2 | 474,2 | 507,9 | 570,4 | 600 | 620 | 670 |
| Ventes | 320,5 | 381,5 | 481,6 | 506,9 | 565,3 | 600 | 625 | 670 |
| Importations | 139,7 | 63,6 | 32 | 16 | - | - | - | - |

*Les données pour les années de 1995 à 1998 sont les chiffres réels, alors que celles des années de 2000 à 2002 sont des estimations.
Source : Economist Intelligence Unit, 1999.

**Tableau 3. Production et ventes de véhicules utilitaires en Chine*, 1995-2002 (en milliers d'unités)**

| Année | 1995 | 1996 | 1997 | 1998 | 1999 | 2000 | 2001 | 2002 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Production | 1 114 | 1 074 | 1 076 | 1 122 | 1 264 | 1 200 | 1 220 | 1 250 |
| Ventes | 1 102 | 1 061 | 1 089 | 1 096 | 1 262 | 1 200 | 1 180 | 1 200 |
| Importations | 28,9 | 10,7 | 16,4 | 18,7 | - | - | - | - |

*Les données pour les années de 1995 à 1998 sont les chiffres réels, alors que celles des années de 2000 à 2002 sont des estimations.
Source : Economist Intelligence Unit, 1999.

Le secteur chinois de l'automobile est très fragmenté et sous-développé. Bien avant la création de la République populaire de Chine en 1949, le gouvernement chinois avait voulu mettre en place un secteur national de l'automobile. Puis, la guerre, la révolution et la politique n'ont pas permis la réalisation de ces plans. Le premier fabricant chinois d'automobiles, la First Auto Works (FAW) a ouvert ses portes en 1956 avec l'aide de l'Union soviétique. Le 3 juillet 1956, la FAW a fabriqué son premier véhicule, un camion de quatre tonnes, modèle 3NC 150. Ce dernier a été suivi par la limousine Hongqi ou Drapeau rouge. Par la suite, en 1983, la première coentreprise sino-étrangère de Chine, la Beijing Jeep Corp., a ouvert ses portes. Aujourd'hui, le secteur de l'automobile est surtout concentré dans les régions de Shanghai-Nanjing, de Changchun-Jinan, de Beijing-Tianjin, de Shenyang, de Chongqing, de Guangzhou et de Wuhan.

La politique dérogatoire à l'origine de la croissance du secteur automobile a été celle adoptée en 1994 par le Conseil d'État. Elle prévoyait l'abandon partiel de la production de véhicules utilitaires au profit de voitures, en mettant de plus en plus l'accent sur la vente au secteur privé. Même si cette politique s'applique à tous les fabricants chinois, un grand nombre de responsables locaux l'ignorent souvent. C'est ainsi que beaucoup de provinces veulent développer sur leur territoire une industrie de l'automobile, même si la politique industrielle précise qu'il ne devrait pas y avoir plus de huit grands

fabricants de voitures en Chine. Il arrive souvent que les responsables locaux déclarent que leurs projets sont destinés à d'autres catégories de véhicules que les nouvelles voitures, afin de contourner la politique du gouvernement central. Le rôle de ce gouvernement dans la mise en œuvre de la politique automobile a encore été réduit en 1998 au moment où l'ancien ministère du Secteur de la machinerie, responsable au sein du gouvernement central du secteur automobile chinois, a été ramené au niveau de l'Administration d'État du Bureau de la machinerie[2], qui relève de la Commission d'État à l'économie et au commerce. L'influence de l'Administration d'État du Bureau de la machinerie dans l'orientation du secteur automobile chinois a diminué au profit des contrôles exercés par les administrations locales.

La politique de 1994 a cependant réussi à orienter la production chinoise de véhicules davantage vers les voitures que vers les véhicules utilitaires. Au début des années 1990, les camions représentaient 71 % de la production totale, les autobus, 21 % et les voitures, 8 %. À la fin de 1999, la production totale était ainsi évaluée : les camions, 41 %, les autobus, 28 %, et les voitures, 31 %. La part de marché des voitures et des autres véhicules destinés à transporter des passagers, comme les autobus continuera à augmenter alors qu'un nombre croissant de consommateurs achètent des véhicules et que l'infrastructure routière du pays s'améliore et facilite les déplacements.

La politique de 1994 a également permis, dans une certaine mesure, de consolider une partie de l'industrie. Toutefois, il y a encore un trop grand nombre de fabricants d'automobiles et de pièces répartis dans tout le pays. La consolidation a été plus marquée chez les fabricants de véhicules, puisque les 13 plus importants fabricants produisent maintenant 92 % de tous les véhicules neufs. Il faut signaler que plusieurs de ces fabricants importants sont des coentreprises étrangères. Au cours des années 1990, la Chine a amélioré le niveau de coopération avec les fabricants étrangers de véhicules et de pièces afin de faciliter le développement de son secteur national. En mai 1993, la Beijing Jeep Co. a été la première coentreprise à fabriquer des véhicules complets. Par la suite, d'autres sociétés étrangères comme Volkswagen, Peugeot, Citroen, General Motors (GM), Suzuki et Honda ont également ouvert des coentreprises en Chine.

Certains spécialistes du secteur ont laissé entendre que la stratégie chinoise portant sur le développement du secteur de l'automobile ne copiera pas le modèle américain, qui a d'abord été caractérisé par le développement de sociétés indépendantes, puis par une structure de monopole sous l'effet de la concurrence, ni le chemin emprunté par le Japon. Ce dernier a utilisé les techniques d'autres pays pour ensuite pousser son développement en investissant seul dans son secteur national. La Chine ne devrait pas non plus suivre le modèle sud-coréen qui s'en est remis aux fusions et à un

[2] Pour plus de renseignements sur les organisations mentionnées dans ce rapport, se reporter à la section **Principales personnes-ressources et services de soutien.**

développement déséquilibré pour parvenir rapidement à des économies d'échelle. Il est en effet plus probable que le secteur chinois de l'automobile s'inspirera davantage de la stratégie australienne, qui s'efforce de développer le secteur des pièces et des accessoires, ainsi que de l'expérience brésilienne, qui fait appel au capital étranger pour développer son propre secteur automobile.

Au cours de la prochaine décennie, on assistera à des mutations profondes de l'industrie automobile chinoise lorsque le pays s'ajustera aux règles de l'économie mondiale après son adhésion à l'Organisation mondiale du commerce (OMC). En raison des pressions exercées par l'accroissement de la concurrence et des investissements étrangers, le secteur chinois devra continuer à se rationaliser. Le nombre total de fabricants de véhicules et de pièces diminuera sensiblement. Cela permettra de réaliser des économies d'échelle plus importantes, et le problème de la surproduction s'atténuera alors que les fabricants de véhicules deviendront plus efficaces et seront plus en mesure de s'adapter à la demande du marché. Toutefois, il faudra encore plusieurs années avant que le nombre de voitures en circulation en Chine se rapproche du nombre de motocyclettes. On estime en effet qu'il y a 42,7 millions de motocyclettes en Chine. Leur nombre s'explique à la fois par leur prix abordable et leur facilité d'utilisation dans les villes congestionnées.

**Voitures**

En 1999, plus de 570 410 voitures ont été vendues en Chine, ce qui représente une augmentation de 12,3 % par rapport à 1998. Cette augmentation s'explique par la hausse des revenus, la diminution des taux d'intérêt et l'accès plus facile aux modalités de financement. De plus, un certain nombre de nouveaux modèles de voitures ont contribué à activer la demande des consommateurs. Bien que les ventes de voitures aux consommateurs sont celles qui augmentent le plus rapidement, les ventes aux institutions restent, quant à elles, à des niveaux relativement élevés. Malgré cela, le secteur de l'automobile ne s'est pas développé aussi rapidement que prévu, car de nombreux consommateurs attendent que la Chine adhère à l'OMC avant de s'acheter un véhicule neuf, puisque ceci pourrait permettre l'arrivée de voitures étrangères moins coûteuses sur le marché.

Les modèles étrangers de voitures fabriquées par des coentreprises sino-étrangères en Chine se vendent bien auprès des personnes plus aisées. Les nouveaux modèles de la Shanghai GM (Buick) et de la Guangzhou Honda (Accord) ont généré environ 30 000 ventes additionnelles en 1999. Un grand nombre de coentreprises étrangères ont révisé à la hausse leurs prévisions quant à la production pour l'an 2000. La Shanghai GM envisage maintenant de fabriquer 50 000 Buick Saloons en l'an 2000, alors que ses prévisions initiales étaient de 13 000 véhicules. Afin d'élargir sa gamme, GM commencera à produire en série, à partir de décembre 2000, le Chevrolet Blazer, un véhicule sportif et utilitaire, et le pickup Chevrolet S-10 à Shenyang, dans la province de Liaoning. De plus, 46 % des composantes du S-10 sont fabriquées en Chine.

La société Ford, de son côté, s'est engagée à construire conjointement avec la Chang'an Auto, important fabricant d'autobus et de camions qui a également mis en place une coentreprise avec Suzuki, une usine de 8 millions de dollars US pour fabriquer des voitures compactes économes et abordables. La Dongfeng-Citroen envisage de fabriquer et de vendre 58 000 voitures en l'an 2000. La Guangzhou Honda portera la production de son modèle Accord à 30 000 unités en 2001. La FAW Volkswagen a augmenté la production de son modèle de luxe Audi A6 de 13 000 unités à la fin de 1999 à 15 000 unités, et envisage de produire plus de 103 000 voitures en l'an 2000. Il est probable que la société Toyota fabriquera plus de 100 000 unités par année de son modèle Yari dans le cadre d'une coentreprise avec la Tianjin Automotive Industrial. Les sociétés coréennes Hyundai et Kia ont l'intention de construire des usines dans la province de Jiangsu, de concert avec le Jiangsu Yueda Group, pour produire environ 300 000 voitures par année.

**Tableau 4. Part de marché des fabricants de voitures en Chine, 1998-1999**

| | | 1998 | | 1999 | |
|---|---|---|---|---|---|
| **Fabricant** | **Principal modèle** | **Nombre d'unités vendues** | **Part du marché (%)** | **Nombre d'unités vendues** | **Part du marché (%)** |
| Shanghai Volkswagen | VW Santana | 235 020 | 46 | 230 836 | 40 |
| Tianjin Automotive | Daihatsu Charade | 99 668 | 20 | 105 653 | 19 |
| FAW Volkswagen | VW Jetta, Audi | 66 037 | 13 | 83 279 | 15 |
| Changan Automotive | Suzuki Alto | 36 239 | 7 | 43 735 | 8 |
| Dongfang Citroen | Citroen Fukang | 33 364 | 7 | 43 850 | 8 |
| Shanghai GM | GM Buick | 0 | 0 | 19 826 | 3 |
| First Automobile Works | Hongqi | 17 298 | 3 | 16 352 | 3 |
| Guangzhou Honda | Honda Accord | 0 | 0 | 10 003 | 2 |
| Autres | | 20 336 | 4 | 16 876 | 2 |
| **Total** | | **507 962** | **100** | **570 410** | **100** |

Source : State Bureau of Machine Building, 2000.

Bien que les modèles étrangers connaissent un certain succès, la voiture la plus populaire en Chine reste le modèle Santana de la Shanghai Volkswagen, qui détenait 40 % du marché en 1999. Ce modèle est très répandu dans les grands parcs de taxis chinois, en particulier à Shanghai, et dans les parcs de véhicules de sociétés et gouvernementaux. La popularité de ce modèle est toutefois de plus en plus contestée par des voitures plus petites et moins coûteuses. C'est ainsi que la Xiali, fabriquée par la société Tianjin et dont le moteur est de 1 000 cc, enregistre une forte augmentation des ventes. La Xiali domine le marché du taxi à Beijing. Néanmoins, le modèle Fukang

de la Dongfeng Citroen est plus respectueux de l'environnement et remplace rapidement la Xiali, la ville de Beijing s'efforçant d'améliorer la qualité de l'air. On s'attend à l'avenir à ce que les fabricants produisent une plus grande diversité de cylindres de moteur afin de proposer aux consommateurs chinois des modèles de voiture plus abordables.

L'adhésion de la Chine à l'OMC fera en sorte qu'on trouvera un plus grand nombre de voitures étrangères sur le marché chinois, ce qui fera concurrence aux fabricants locaux. À l'heure actuelle, 9 des 13 principaux fabricants de voitures sont des coentreprises sino-étrangères. En cela, l'ensemble du secteur de la fabrication est pénalisé par une absence d'économies d'échelle et une surproduction. On compte plus de 112 fabricants de voitures en Chine, dont certains ne produisent que quelques douzaines de véhicules par année. Ce secteur devra être consolidé pour accroître son efficacité et faire face à la concurrence de plus en plus forte des fabricants étrangers. Si l'adhésion de la Chine à l'OMC peut entraîner des fermetures d'usine et des pertes d'emploi, elle aura par contre des effets bénéfiques à plus long terme. En outre, les consommateurs chinois bénéficieront d'une plus grande diversité de produits, à des prix plus abordables.

### Véhicules utilitaires

Le tableau suivant donne la répartition des ventes de véhicules utilitaires en Chine en 1998 et en 999.

**Tableau 5. Centres de véhicules utilitaires en Chine, 1998-1999**

| | 1998 | | 1999 | |
|---|---|---|---|---|
| **Type de véhicule utilitaire** | **Nombre d'unités vendues** | **Part du marché (%)** | **Nombre d'unités vendues** | **Part du marché (%)** |
| Gros camions | 36 676 | 3,3 | 47 785 | 3,8 |
| Camions de poids moyen | 181 931 | 16,6 | 181 679 | 14,4 |
| Camions légers | 292 788 | 26,7 | 384 558 | 30,5 |
| Petits camions | 141 707 | 12,9 | 136 747 | 10,8 |
| Gros autobus | 5 786 | 0,5 | 7 651 | 0,6 |
| Autobus moyens | 22 422 | 2 | 29 077 | 2,3 |
| Autobus légers | 181 129 | 16,6 | 181 511 | 14,4 |
| Mini-bus | 234 079 | 21,4 | 293 052 | 23,2 |
| **Total** | **1 096 518** | **100** | **1 262 060** | **100** |

Source : State Bureau of Machine Building, 1999.

### *Camions*

La demande de camions et de véhicules à usage particulier est étroitement liée au développement de l'ensemble des infrastructures du pays. Étant donné la croissance rapide de l'économie chinoise au cours des dernières années et les efforts du gouvernement pour améliorer les infrastructures, la demande de camions a été élevée. Au début de 1998, le gouvernement chinois a investi 36 millions de dollars dans divers projets d'infrastructures un peu partout au pays, en particulier dans des projets de lutte contre les inondations. De plus, en 2000, l'achèvement des 9 couloirs de transport multimodal pour conteneurs devrait créer une hausse du transport sur de longues distances. Cela devrait également contribuer à un développement plus marqué des expéditions de marchandises par conteneurs et à faire grimper la demande de tracteurs articulés et de semi-remorques.

On évalue à 3,9 millions le nombre de camions d'une capacité de charge supérieure à 6 tonnes qui sont immatriculés en Chine en 2000. Cela représente une augmentation de 27,8 % par rapport au parc de 3 millions de camions en 1995. D'ici 2005, ce chiffre devrait atteindre 4,8 millions. Les fabricants de camions Dongfeng et FAW dominent dans la catégorie des camions de 6 à 15 tonnes avec une part qui s'élève à près de 98,7 % des 157 055 camions vendus en 1999. Dans la catégorie des camions de plus de 15 tonnes, la China National Heavy-duty Truck Corporation, la Dongfeng et la FAW sont les trois plus gros fabricants, avec une part d'environ 77,1 % des 39 622 camions vendus en 1999. Les autres fabricants importants dans la catégorie des 15 tonnes et plus sont Hyundai, Isuzu, Iveco, Mercedes-Benz, Daimler-Chrysler, Mitsubishi, Nissan Diesel, China North Industries Corporation (NORINCO) et Sangyong.

En ce qui concerne les camions plus légers, d'une charge inférieure à cinq tonnes, un grand nombre sont inspirés des anciens modèles soviétiques et utilisent des moteurs à essence à six cylindres. Les deux plus importants fabricants sont la FAW et la Dongfeng. Au cours des dernières années, le nombre des moteurs diesel a augmenté au détriment des moteurs à essence, lorsque les principaux fabricants ont conclu des accords de technologie avec des sociétés comme Cummins et Steyr pour fabriquer des moteurs diesel en Chine. Parmi les grands fabricants d'équipement d'origine (OEM), seul Volvo a ouvert une coentreprise en Chine. Mercedes-Benz a conclu, quant à elle, un accord de licence avec NORINCO. Par ailleurs, Tatra, de la République tchèque, envisage d'ouvrir un service de montage en Chine. Toutefois, l'un des principaux obstacles à la vente de nouveaux camions en Chine est l'habitude de remettre à neuf de vieux camions. On estime qu'environ 250 000 camions sont ainsi remontés chaque année (moteur, transmission, carrosserie, essieux et suspension).

### *Autobus*

En 1999, plus de 36 728 autobus ont été vendus en Chine, ce qui constitue une augmentation de plus de 30 % par rapport à 1998. Ce sont les autobus de taille

moyenne à grosse qui enregistrent les taux de croissance les plus élevés, même si le secteur des mini-bus a connu les plus fortes hausses sur le plan de la production. Le secteur des mini-bus a vu sa production passer à 58 973 unités au cours de la période. On compte environ 800 usines de montage d'autobus en Chine.

Un autre élément qui a contribué à la hausse de la demande d'autobus est le remplacement rapide des vieux autobus dans les grandes villes. La demande annuelle d'autobus à usage urbain a été d'environ 30 000 unités en l'an 2000, ce qui montre qu'une partie de la demande a porté sur les autobus plus confortables et plus spacieux. La Chine aura besoin de 3 500 à 4 000 autobus de haut de gamme ainsi que de 8 000 autocars pour touristes en l'an 2000. La demande proviendra essentiellement du remplacement des véhicules dans le secteur touristique, qui compte actuellement près de 12 000 autocars en service. Étant donné que le réseau routier s'améliore et que de nombreux Chinois voient leur situation financière s'améliorer, ces deniers ont de plus en plus tendance à voyager. On s'attend à ce que le réseau chinois des grandes routes atteigne 1,3 million de km à la fin de 1999. La longueur totale des autoroutes, quant à elles, dépasse 10 000 km.

**Pièces et accessoires pour véhicules**

Le secteur chinois des pièces automobiles s'est développé beaucoup plus lentement que celui de l'automobile. Ce n'est qu'au cours des années 1990 que le gouvernement a tourné son attention vers le secteur sous-développé des pièces et qu'il a élaboré des politiques et des règlements devant lui permettre de ne plus être tributaire des importations de pièces détachées, grâce à la mise en place de sa propre industrie. On estime qu'il y a actuellement 1 700 sociétés qui travaillent à la fabrication de toute une gamme de pièces et d'accessoires pour véhicules en Chine. Plus de 60 % d'entre elles sont situées dans les cinq provinces de Shanghai, de Hubei, de Tianjin, de Zhejiang et de Hebei. Ces entreprises emploient plus de 760 000 travailleurs et ont généré des ventes supérieures à 6,3 milliards de dollars en 1999. En plus des 1 700 sociétés enregistrées auprès du SAMIB, on compte au-delà de 3 000 petits fabricants de pièces automobiles dans toutes les régions de la Chine qui n'apparaissent pas dans la statistique et qui se consacrent essentiellement aux pièces de rechange.

Les dix principaux fabricants de pièces, ainsi que leurs recettes, sont énumérés au tableau ci-dessous.

**Tableau 6. Dix principaux fabricants de pièces et d'accessoires pour automobile en Chine, 1998.**

| Fabricant | Ventes totales (en millions de dollars) | Profits totaux (en millions de dollars) | Dépenses en R et D/Ventes totales (en %) | Investissement en équipement sur ventes totales (en %) |
|---|---|---|---|---|
| Tianjin Auto Xiali | 1048 | 138 | 0 | .31 |
| Dongfeng Industry Company | 536 | -12 | 0 | .47 |
| Shanghai Huizhong Auto | 482 | 68 | 1,52 | 8,29 |
| Wanxiang Group | 457 | 47 | 0,07 | 2,61 |
| Shanghai Automotive | 335 | 144 | 0,41 | 0,34 |
| Shanghai Yanfeng Auto | 206 | 42 | 1,38 | 1,75 |
| Dongfeng Chaoyang Diesel | 160 | 7 | 0,38 | 5,52 |
| Tianjin Huali Motor | 138 | 9 | 0 | 0 |
| Dongfeng Auto Wheel Co. | 129 | 2 | 0,21 | 0,88 |
| Shanghai GKN Drive Shaft | 106 | 36 | 2,28 | 4,52 |

Source : Economist Intelligence Unit, 1999.

Sur les 1 700 fabricants de pièces enregistrés, moins de 100 ont enregistré un chiffre d'affaires dépassant les 100 millions de RMB (18 millions de dollars), alors que plus de la moitié d'entre eux ont eu des ventes inférieures à 10 millions de RMB (1,8 million de dollars). Plusieurs autres entreprises travaillent à perte ou ne survivent que grâce aux subventions de l'État. S'il est évident que l'on doit rationaliser le secteur des pièces afin d'éliminer les sociétés les plus faibles, d'autres problèmes touchent cette industrie parmi lesquels on retrouve les systèmes de fabrication et de distribution qui s'avèrent peu efficaces. Ainsi, aucun fournisseur chinois de pièces n'est en mesure d'organiser des livraisons de façon modulaire ou en suivant un système. Les usines de montage, comme la Shanghai-Volkswagen, n'ont alors d'autre choix que d'avoir jusqu'à 300 fournisseurs directs d'accessoires distincts.

Outre cela, le secteur des pièces n'investit que très peu dans la recherche et le développement (R et D) afin de créer de nouveaux produits. Dans une enquête réalisée en 1998 auprès de 700 fabricants, l'investissement moyen en R et D représentait moins de 1 % des ventes et les investissements étaient d'environ 5 %. En raison des dépenses limitées en R et D, l'un des plus importants défis auquel est confronté le secteur des pièces est le niveau élevé de pièces contrefaites. On estime que près de 50 % des pièces et des accessoires automobiles vendus dans les ateliers de réparation et les points de vente au détail sont contrefaits. Ainsi, la demande est très forte pour les pièces automobiles peu coûteuses. Cela s'explique dans une large mesure par le fait que plus de 70 % de l'ensemble des véhicules sur les routes appartiennent à des

institutions, dont les acheteurs sont plus sensibles au prix qu'à la qualité. Il arrive que les acheteurs se procurent des pièces contrefaites auprès de fournisseurs qui leur remettent des reçus attestant qu'il s'agit de pièces d'origine à prix plus élevé. Cela permet à l'acheteur d'empocher la différence. La qualité de ces pièces est parfois si mauvaise que celles-ci peuvent être à l'origine d'accidents mortels, en particulier dans le cas des freins. À un moment donné, les responsables de la sécurité automobile d'un État ont procédé à des inspections de la qualité des garnitures de frein chez les fournisseurs de pièces d'occasion et ont constaté que seules 2 sociétés sur 45 respectaient les normes de qualité.

Les fabricants de pièces et les monteurs de véhicules étrangers éprouvent de la difficulté à faire face à la concurrence sur le marché des pièces étant donné le bas prix des pièces chinoises, dont certaines sont des contrefaçons de produits de marques étrangères. Ces contrefaçons engendrent un problème grave sur le marché des pièces d'occasion. Les sociétés étrangères ont essayé de développer ce marché en tentant de convaincre les automobilistes chinois que les pièces de rechange authentiques sont de meilleure qualité et qu'elles assurent une plus grande sécurité. Le marché des pièces de rechange offre cependant des possibilités importantes aux fabricants de pièces en raison des fréquentes pannes des véhicules fabriqués en Chine. Alors qu'un moteur de voiture doit être révisé au complet tous les dix ans dans un pays industrialisé, il faut en général procéder à des réparations majeures sur le même moteur au bout de deux ou trois ans en Chine, à cause de la piètre qualité des produits, de l'âge du parc actuel des véhicules et des mauvaises conditions routières.

En ce qui concerne le marché des pièces d'origine, les grands fabricants chinois d'automobiles ont en général des fournisseurs qui, le plus souvent, sont des sociétés qui leur appartiennent en tout ou en partie ou leur sont affiliés d'une façon quelconque, par l'entremise d'un simple contrat d'approvisionnement par exemple. Plusieurs grandes coentreprises étrangères sont soumises à des pressions de la part des gouvernements central et locaux pour acheter des produits d'origine auprès des sociétés qui ont un partenaire chinois. Bien que cette façon de choisir les fournisseurs ne soit pas la plus efficace sur le plan économique, elle permet de garder en affaires les fournisseurs locaux et de maintenir les niveaux d'emploi.

D'après le gouvernement central, chaque nouveau projet d'une coentreprise étrangère doit montrer un contenu local de 40 % au cours de la première année. Ce pourcentage doit augmenter au cours des années ultérieures afin de bénéficier de taux de douane favorables sur les importations et de rester en bons termes avec les divers niveaux de gouvernement. Par exemple, le modèle Santana, fabriqué par la Shanghai Volkswagen, chef de file sur le marché, a déjà atteint plus de 90 % de contenu local. Toutefois, les importations de pièces d'origine restent un élément important du secteur de l'automobile. C'est ainsi que la coentreprise Guangzhou Honda devra encore importer 60 % de ses approvisionnements en 2000. L'usine Shanghai GM, quant à elle, devra acheter au-delà de 600 millions de dollars de pièces d'origine aux entreprises nord-

américaines de GM, toujours en l'an 2000. Quant à la Division Buick de GM, elle exportera des pièces d'origine comme des transmission, des moteurs, des accessoires électriques et des pièces de carrosserie pour les modèles Century et Regal.

## Facteurs déterminants pour la croissance à venir

### *Adhésion de la Chine à l'Organisation mondiale du commerce*

La Chine a pris envers les membres de l'Organisation mondiale du commerce (OMC) plusieurs engagements commerciaux qui devraient se concrétiser au moment de son entrée à l'OMC. Ces engagements comprennent des concessions tarifaires ainsi que la promesse d'appliquer les règles de l'OMC en matière de subventions, de normes, de propriété intellectuelle, d'octroi des licences d'importation, de mesures concernant les investissements liées au commerce et de mesures sanitaires et phytosanitaires. La Chine sera également tenue de respecter les principes fondamentaux de l'OMC, qui exigeront un renforcement de ses procédures judiciaires commerciales et une plus grande transparence.

Les engagements de la Chine envers l'OMC devraient contribuer à réduire le risque de faire des affaires en Chine et intensifier les échanges commerciaux ainsi que les mouvements d'investissements. Par ailleurs, la plupart des mesures seront mises en œuvre progressivement. Dans le cas des droits de douane, la majeure partie des nouveaux droits consolidés seront réduits en cinq étapes annuelles, égales et progressives, à partir de la date d'adhésion de la Chine à l'OMC.

La Chine a négocié un certain nombre de concessions tarifaires dans le cadre des accords bilatéraux qu'elle a conclus avec des pays membres de l'OMC. La concession la plus favorable pour tout article s'appliquera à tous les États membres dès que la Chine aura adhéré à l'OMC.

Le 26 novembre 1999, le Canada et la Chine ont signé un accord bilatéral visant à améliorer l'accès au marché pour un éventail de produits et de services.

En ce qui concerne l'adhésion de la Chine à l'OMC et ses effets sur le secteur de l'automobile dans ce pays, il est probable que les fabricants chinois de véhicules et de pièces auront de la difficulté à faire face à la hausse du niveau des importations. Le secteur chinois de l'automobile est protégé depuis longtemps par son gouvernement. Toutefois, avec l'adhésion de la Chine à l'OMC, les barrières tarifaires seront réduites, tout comme les tarifs douaniers. Les permis et les contingents d'importation seront, de leur côté, éliminés, et les sociétés étrangères bénéficieront d'une plus grande marge de manœuvre pour exploiter leurs services de vente, d'entretien, de financement et de location. Même si un grand nombre de fabricants étrangers de voitures et de pièces attendent que l'adhésion de la Chine à l'OMC se réalise, il est probable que les grandes entreprises chinoises feront tout pour freiner la transition et que des barrières non

tarifaires resteront en vigueur pour limiter les importations. De plus, chaque province ou chaque ville tentera de protéger son propre secteur de l'automobile en adoptant divers règlements locaux pour interdire ou limiter l'arrivée des produits concurrents.

On s'attend à ce que la libéralisation des échanges se fasse progressivement. Les fabricants chinois de véhicules et de pièces auront besoin de temps pour s'adapter au niveau croissant de la concurrence. On s'attend également à voir augmenter le nombre de fusions et de consolidations dans ce secteur au cours de la période de transition et à assister à la fermeture d'un grand nombre de petites entreprises. Si l'adhésion de la Chine à l'OMC va bouleverser le secteur de l'automobile, entraînant des fermetures d'usine et des pertes d'emploi, l'augmentation de la concurrence et des investissements étrangers permettra de renforcer l'industrie et d'améliorer les produits offerts aux consommateurs chinois.

***Voitures appartenant à des particuliers***

La Chine est considérée comme le plus grand marché prometteur pour les véhicules automobiles dans le monde. Nantie d'une population de 1,3 milliard de personnes et d'un parc de véhicules privés évalué à 939 000 unités en 1999 (voitures et véhicules utilitaires), les perspectives de croissance du secteur considérables. On s'attend à ce que les immatriculations de véhicules privés dépassent 1 million en l'an 2000. Toutefois, si la Chine devait atteindre la moyenne mondiale de voitures par habitant, il lui faudrait 150 millions de véhicules.

Avec la hausse des revenus, l'amélioration de l'accès aux modalités de financement et une tendance à acheter des articles au coût élevée, comme des réfrigérateurs, des postes de télévision en couleur, des machines à laver, des climatiseurs d'air et des chaînes stéréo, de plus en plus de consommateurs chinois sont désireux d'acheter une voiture. D'après le Centre d'information de l'État, il y avait, en 1998, environ 5,2 millions de ménages dont le revenu annuel dépassait 30 000 RMB (5 400 $). Le Centre s'attend à ce que ce nombre dépasse 7 millions en l'an 2000, et 42,6 millions en 2005. L'accroissement de la classe moyenne est l'élément moteur qui activera les ventes de véhicules privés en Chine.

Le nombre de véhicules qui appartiennent à des particuliers a augmenté rapidement en Chine depuis que le gouvernement a autorisé les consommateurs à acheter des automobiles au début des années 1980. Entre 1985 et 1996, le taux annuel de croissance du nombre de véhicules appartenant à des particuliers a été en moyenne de 26 %, alors qu'il n'a été que de 10 % pour les véhicules n'appartenant pas à des particuliers. Même si les modalités d'achat d'une voiture sont maintenant plus accessibles pour les consommateurs chinois, cela reste un achat très coûteux étant donné les nombreuses taxes qui s'ajoutent au prix du véhicule, comme une surtaxe à l'achat de véhicule de 10 % appliquée sur le prix final et une taxe à la consommation qui oscille entre 3 % et 8 %. Il faut encore ajouter à cela une vingtaine d'autres taxes et

des frais divers appliqués selon la taille et la catégorie du véhicule. Les voitures doivent de plus subir une inspection annuelle qu'on doit aussi payer.

***Financement des véhicules***

En Chine, l'achat d'une voiture dépasse la capacité financière de la vaste majorité de la population. Cela s'explique non seulement par le faible revenu par personne, mais également par les prix de vente élevés d'un grand nombre de voitures. En fait, quand on procède à des comparaisons de prix de modèles similaires entre la Chine, l'Inde et les États-Unis, on constate que les prix sont deux fois plus élevés en Chine que dans les deux autres pays. Comme les prix sont très élevés pour les modèles nord-américains, européens et japonais fabriqués en Chine, les consommateurs s'intéressent de plus en plus aux petites voitures, en particulier à celles qui coûtent entre 9 000 $ et 12 000 $.

Même si ces voitures plus petites coûtent en général moins cher, il faut mettre en place un système de financement pour aider les consommateurs à s'acheter une voiture afin de développer davantage le secteur chinois de l'automobile. Alors que les premiers prêts pour l'achat d'une voiture ont été proposés en juin 1996, le système a été paralysé par la bureaucratie jusqu'en 1999, année au cours de laquelle les exigences et les modalités d'approbation de crédit ont été simplifiées. Bien que de nombreuses banques soient encore réticentes à consentir des prêts personnels pour l'achat d'une voiture, parce que le cadre juridique pour saisir éventuellement les garanties et pour exiger les remboursements est insuffisant, l'ensemble du système de financement des véhicules s'améliore lentement. C'est ainsi qu'un citoyen de Beijing peut dorénavant acheter une voiture Fukang (fabriquée par la Dongfeng-Citroen) dont le prix affiché est de 130 000 RMB (23 335 $) en faisant un versement initial de 30 %, soit 39 000 RMB (7 000 $), plus le coût total de l'immatriculation du véhicule et de 25 000 RMB (4 500 $), et en payant ensuite 2 800 RMB (500 $) par mois pendant trois ans.

Le système de financement des véhicules a attiré l'attention d'un grand nombre de fabricants de voitures étrangères déjà présents en Chine dans le cadre de coentreprises. La Volkswagen Services AG, une filiale de Volkswagen AG, a ouvert un bureau de représentation à Beijing. Ce bureau fournit des services de financement et de crédit-bail afin de promouvoir la vente de véhicules des coentreprises de Volkswagen à Shanghai et à Changchun. En juin 1999, GM a conclu un accord avec deux banques commerciales locales pour financer l'achat de son nouveau modèle Buick fabriqué à Shanghai, évalué à 60 000 $. Avec l'adhésion de la Chine à l'OMC, on s'attend à ce que la réglementation sur le financement des voitures s'assouplisse pour les fabricants de véhicules étrangers qui s'intéressent au marché chinois.

### *Variations régionales*

Alors que la Chine devient de plus en plus une société de consommation, des écarts seront davantage marqués entre les divers types de sociétés et les régions géographiques et auront une incidence sur le niveau de dépenses des consommateurs. C'est ainsi que la distinction socio-économique entre les zones urbaines et rurales en Chine a toujours été importante dans l'histoire du pays. À la fin de 1999, le revenu par habitant dans les grandes régions urbaines est deux fois et demie plus élevé que dans les régions rurales, et les niveaux moyens de consommation trois fois plus élevés. Les écarts entre les diverses régions de la Chine sont également importants, en particulier entre les régions plus prospères de l'Est et les régions plus pauvres de l'Ouest et du Nord de la Chine.

Il existe également des écarts régionaux entre les villes, puisqu'on constate de l'une à l'autre des variations importantes du pourcentage de résidants qui possèdent des automobiles. Aussi, de 1997 à 1998, la China Automotive Market Survey and Study Association a effectué une enquête sur les familles propriétaires d'un véhicule automobile dans les grandes villes. Parmi les 71 villes étudiées, celle de Shenzhen avait le plus haut pourcentage de familles qui possèdent une voiture, soit 4,6 %, suivie de Kunming, 3,4 %, de Zining, 3 %, de Xi'an, 2,9 % et de Beijing, 2,6 %. Les villes pour lesquelles ce pourcentage était le plus faible étaient celles de Nanjing, de Hangzhou et de Guiyang avec 0,4 %. À Shanghai, ce pourcentage n'était que de 0,6 %, bien qu'on y trouve le PIB le plus élevé du pays et la plus importante base de production chinoise de voitures. À Shanghai, l'achat d'une voiture est freinée par le fait que les acheteurs individuels de véhicules automobiles doivent participer à des enchères pour pouvoir immatriculer leurs voitures. De plus, étant donné la circulation dense dans la ville, les frais d'administration élevés et les espaces de stationnement limités, avoir une voiture peut représenter une source d'ennui.

## DÉBOUCHÉS

Il est difficile d'exporter des véhicules et des pièces d'automobiles en Chine étant donné les politiques très protectionnistes du gouvernement. Des tarifs douaniers élevés et d'autres barrières non tarifaires assurent au secteur automobile chinois la protection dont il a besoin contre les véhicules et les pièces étrangers de meilleure qualité. C'est tout particulièrement le cas pour les voitures qui sont soumises à des droits d'importation de 80 % à 100 % dès leur arrivée au pays, ce qui les rend trop coûteuses pour la plupart des Chinois. Malgré ces mesures protectionnistes, certaines sociétés étrangères ont mis au point des stratégies uniques de pénétration du marché chinois. C'est ainsi que des voitures étrangères en pièces détachées sont expédiées en Chine, puis assemblées par des fabricants locaux, afin de ne pas être soumises aux droits de douane élevés appliqués aux véhicules importés complètement montés. La contrebande des automobiles est aussi un problème chronique en Chine, en particulier

dans le sud du pays. Cependant, le moyen le plus courant pour les sociétés étrangères de pénétrer le marché chinois est de mettre en place une coentreprise avec un fabricant local.

En 1998, le ministère de la Machinerie a élaboré un plan qui énumérait les principaux produits et les principales technologies à mettre au point au cours des dix années à venir, avec l'aide de coentreprises étrangères. Vous trouverez ci-dessous la liste de ces technologies.

*Technologies pour les moteurs d'automobile et les carburants de remplacement*

- Systèmes électroniques de gestion des moteurs
- Technologie de calage variable de distribution
- Technologie d'injection directe et de combustion ultrapropre des moteurs à essence
- Technologie d'injection par commandes électroniques pour les moteurs diesel
- Technologie des moteurs diesel de petite taille à haute vitesse
- Technologie des taux d'échappement catalytique à trois voies pour automobile
- Technologie de recirculation des gaz d'échappement pour les moteurs d'automobile
- Technologie des véhicules électriques
- Technologie des véhicules au gaz comprimé et au gaz propane liquide
- Technologie des véhicules électronique hybride
- Technologie des piles à combustion pour automobile

*Technologies mises au point pour les pièces et les accessoires électroniques pour voiture*

- Technologie reliée à la sécurité automobile active comme les systèmes de frein antiblocage
- Systèmes de contrôle de la traction
- Protection passive des occupants d'un véhicule, y compris les sacs à air
- Transmission automatique à commande électronique
- Suspension automobile à commande électronique
- Système quatre roues motrices à commande électronique
- Technologie de direction assistée
- Contrôle environnemental intérieur des véhicules moteurs
- Système de transport intelligent, y compris le positionnement du véhicule et la navigation
- Diagnostic de bord

*Technologie de conception et d'essai de véhicule automobile*

- Conception industrielle assistée par ordinateur pour le dessin des voitures

- CAO pour le développement des pièces et des accessoires
- Simulation d'accident de véhicule moteur
- Mesure et analyse des émissions polluantes d'un véhicule moteur
- Essai automatique en atelier moteur
- Simulation de conduite routière
- Technologies de fabrication avancées
- Technique de pressage automatique pour les panneaux de fermeture de carrosserie
- Technologie de conception et de fabrication pour les robots soudeurs et réalisation de soudure pour la production de véhicule moteur
- Technologie développée de pose d'enduit
- Technologie de soudure au laser
- Travaux de forge de précision et mise en forme de précision à basse température pour les pièces et les accessoires d'auto
- Moulages de pointe pour les pièces et les accessoires d'auto
- Laminage, renforcement, tournage et brochage pour les vilebrequins de moteur
- Inspection en ligne de géométrie 3D de carrosseries de voiture
- Matériaux en métal, y compris les feuilles de métal pour les carrosseries
- Matériaux non métalliques, y compris les céramiques techniques pour les véhicules à moteur

En plus du plan du MMI décrit précédemment, le Automotive Standardization Research Institute, qui relève du China Automotive Technology and Research Center (CATARC), un organisme de recherche de l'industrie automobile chinoise implantée à Tianjin, a été autorisé par le MMI à élaborer un plan pour le secteur des pièces automobiles dans le cadre du 9e Plan quinquennal (1996-2000). Ce plan précise quatre catégories considérées comme prioritaires pour le développement de l'industrie des accessoires automobiles et 25 produits pour lesquels le gouvernement favorise l'investissement étranger et les coentreprises. Ces quatre catégories sont les pièces de moteur, les châssis et pièces connexes, les appareils électriques pour automobile et les autres accessoires. Parmi les accessoires pour lesquels la demande risque de dépasser l'offre en l'an 2000, on peut citer :

*Pièces de moteur*

- Systèmes d'injection électroniques
- Bougies
- Valves
- Piston et chemises
- Coussinet de pallier
- Turbo
- Pompes à haute pression pour moteur diesel
- Radiateurs en aluminium
- Filtres

*Châssis et pièces connexes*

- Embrayages à ressort diaphragme
- Joints universels à vélocité constante
- Dispositifs d'assistance à dépression et maîtres cylindres
- Matériaux de friction faits d'autres produits que l'amiante
- Canalisation et sabots de frein
- Direction et joints ferriques de direction
- Amortisseurs

*Appareils électriques pour automobile*

- Générateurs et systèmes de commande des glaces
- Systèmes d'éclairage et ampoules
- Appareils de mesure pour groupe
- Pièces d'attache et roulements à bille

*Autres accessoires*

- Dispositifs de réglage de siège
- Fermetures de porte
- Essuie-glaces
- Système de commandes de rétroviseurs et de vitres
- Systèmes de freinage automatique (ABS)
- Sacs à air

Le gouvernement chinois a l'intention de développer davantage son secteur de l'automobile afin de répondre aux besoins des consommateurs et de devenir un important exportateur de véhicules et de pièces automobiles. Il accorde une importance particulière au développement du secteur des pièces et des accessoires. Même si l'importance accordée à la production locale dans des coentreprises ne fait que s'accentuer et continuera d'être obligatoire, réduisant ainsi les possibilités d'exportation directe en Chine d'ensembles complets d'accessoires, il existe toujours un besoin pour l'exportation des pièces et de l'équipement destinés à entrer dans ces composantes.

Bien qu'il soit difficile d'exporter des véhicules et des accessoires en Chine, il y aura toujours des créneaux dans ce domaine, comme celui des systèmes de lutte contre la pollution destinés à réduire les rejets polluants des véhicules. Selon un accord international, la Chine devrait, d'ici 2010, contrôler la pollution atmosphérique pour qu'elle atteigne le même niveau que celui des pays occidentaux. Elle a en outre adopté un plan pour limiter les rejets des gaz d'échappement des automobiles, en l'an 2000, au niveau qui était en vigueur en Europe en 1990. L'administration municipale de Beijing a adopté, le 1er janvier 2000, un règlement qui fixe de nouvelles normes sur ces

gaz d'échappement. Il vise à interdire les voitures qui ne se conforment pas aux nouvelles normes d'émission. Seules celles qui disposent d'un élément catalytique à trois voies et d'un système à injection électronique peuvent être vendues sur le marché de Beijing. Ces nouvelles normes sont également appliquées à Shanghai depuis juillet 1999.

En plus des appareils catalytiques et des autres équipements pour réduire les rejets polluants, il existe des créneaux pour les véhicules à carburant de remplacement. Le gouvernement chinois a désigné 12 villes qui vont servir de projet pilote pour la commercialisation des véhicules alimentés au gaz. C'est ainsi que l'administration municipale de Beijing modifie actuellement 1 500 autobus pour qu'ils puissent être alimentés au gaz et envisage d'acheter, en l'an 2000, 1 300 autobus à alimentation mixte (gaz de pétrole liquéfié – GPL et essence). Parmi les 2 800 autobus alimentés au gaz, 1 700 consommeront du gaz naturel comprimé (GNC) et les autres 1 100 du GPL. Les moteurs pour les autobus au GNC sont fabriqués par la société Cummins. De plus, au-delà de 14 000 taxis en service seront aussi modifiés pour consommer du GPL. Beaucoup sont actuellement équipés d'alimentation mixte (GPL et essence), mais la plupart de leurs conducteurs préfèrent encore l'essence à cause du prix et des problèmes de distribution du GPL. Il y a donc des débouchés pour les sociétés canadiennes qui veulent s'occuper de la conversion des moteurs, des compresseurs à gaz, de l'équipement pour les stations-services de GNC et de GPL et des réservoirs pour les véhicules.

## CONCURRENCE

### Compétences locales

Le gouvernement chinois a fait des efforts importants pour accroître les capacités du secteur chinois de la fabrication de véhicules et de pièces. Bien que l'essentiel de cette activité se déroule dans les grandes villes de l'Est, des usines de construction de voitures, de camions et d'autobus continuent à produire, sans beaucoup d'investissements étrangers dans des villes importantes de l'intérieur de la Chine comme Chongquing, Chengdu, Xi'an et Wuhan. Même si le gouvernement chinois a pour politique de freiner les arrivées sur le territoire chinois de véhicules et de pièces fabriqués à l'étranger, il désire cependant trouver des partenaires étrangers afin de procéder à des transferts de technologie.

Dans le secteur de la fabrication de véhicules, on compte environ 125 fabricants de véhicules en Chine, qui proposent une gamme complète allant des voitures particulières aux camions lourds, bien que leur production totale soit inférieure à celle de l'un des trois grands de l'automobile en Amérique du Nord. Il y a environ 600 usines de montage et de remise à neuf et 800 usines de montage d'autobus. Le plus important producteur de voitures et de camions chinois est le groupe FAW, qui a fabriqué plus de

341 544 véhicules utilitaires et voitures en 1999, soit 18,5 % du total de la production. La Shanghai-Volkswagen, coentreprise entre la Shanghai Automotive Industrial Corp. et Volkswagen d'Allemagne est le principal fabricant de voitures installé en Chine. Cette coentreprise a fabriqué plus de 236 411 véhicules en 1999. Les autres fabricants importants de véhicules sont la Dongfeng Motor Corporation, la Tianjin Automotive Industry Group, la Beijing Automotive Industry Group, la Nanjing Yuejin Group et la China Heavy-duty Truck Group. Environ 62 % de la production totale de véhicules en 1999 a été réalisée par ces sept principaux fabricants.

La *First Automotive Works Group (FAW)* – Le groupe FAW est le plus important fabricant de véhicules en Chine. Sa production s'est élevée à 341 600 unités en 1999. Le gourpe fabrique des mini-bus, des bus, des camions légers, des camions intermédiaires et lourds, des voitures et d'autres gammes de produits. Aussi, la série JieFang d'autobus et de camions détient une part importante du marché. Les coentreprises de FAW avec Volkswagen fabriquent les berlines Jetta et Audi. L'objectif du groupe FAW est d'atteindre une capacité de production de 1 million de véhicules et un chiffre d'affaires de 10 milliards de dollars US.

La *Shanghai Automotive Industry Corporation (SAIC)* – La SAIC est le second fabricant de véhicules chinois en importance et le principal fabricant de voitures. Cette société a connu la réussite en créant le modèle Santana, dont les ventes ont dépassé 230 700 unités en 1999. Ce modèle représentait plus de 40,4 % du marché des voitures en 1999. En plus de fabriquer le modèle Santana, la SAIC a constitué une équipe avec GM pour fabriquer la berline Buick Century, qui est apparue pour la première fois sur le marché en 1998.

En 1999, la SAIC détenait une production annuelle totale de 256 700 véhicules. Bien que la SAIC continue à produire des voitures, elle commence également à investir davantage dans la production d'autobus, de véhicules utilitaires légers et de camions lourds.

La *Dongfeng Motor Corporation (DMC)* – La DMC est l'un des principaux fabricants de camions intermédiaires et lourds en Chine. En 1999, cette entreprise a fabriqué plus de 256 700 véhicules divers, soit des camions lourds, intermédiaires et légers. Bien qu'elle soit le principal fabricant de camions lourds et légers en Chine, la place qu'occupe sa fabrication de camions intermédiaires est fortement contestée par la FAW, à la suite des problèmes relatifs à la qualité que la DMC a connus. Cette entreprise s'est également alliée à la Citroen de France pour fabriquer des berlines Fukang. De plus, elle espère augmenter sa capacité de production de voitures à 300 000 unités d'ici cinq ans.

La *Tianjin Automotive Industry Corporation (TAIC)* – La TAIC a fabriqué plus de 128 800 véhicules en 1999, essentiellement des voitures, des mini-bus, des petits camions, des autobus ainsi que des camions légers. Si l'entreprise a réussi à conquérir

des parts de marché dans le secteur chinois des taxis, elle a fait également des percées sur le marché privé avec son modèle de voiture Xiali. Cette voiture a plu aux consommateurs chinois étant donné son bas prix, soit environ 10 750 $ pour un modèle de base équipé d'un moteur de 1 000 cc. Cela représente approximativement la moitié du prix du modèle de base de la Santana, équipé d'un moteur de 1 800 cc. En outre, les nouveaux modèles Xiali créent beaucoup moins de pollution et se conforment à la réglementation sur les gaz d'échappement qui est beaucoup plus stricte dans certaines grandes villes. En plus du succès de la Xiali, la TAIC a également formé un partenariat avec Toyota, en 1999, dans le but de produire de nouvelles berlines, probablement des Corolla, destinées au marché chinois. La société envisage également de fabriquer le moteur Charade pour la Daihatsu, dans le cadre d'un accord de licence avec cette dernière.

La *Beijing Automotive Industry Group (BAIG)* – En 1999, la BAIG a fabriqué plus de 120 000 véhicules. Cette société a récemment conclu un accord avec la société Renaud de France pour fabriquer conjointement le modèle Mégane Scenic, une fourgonnette polyvalente. Le contenu local de ce véhicule dépassera 50 % quand le volume de production sera atteint. La BAIG cherche maintenant des fournisseurs locaux d'accessoires, y compris plusieurs fabricants de moteurs de 1,3 litre. Le prix de ce véhicule se situera probablement aux alentours de 18 000 $ sur le marché local.

La *Yuejin Auto Group (YAG)* – La YAG fabrique essentiellement des véhicules légers de la série Iveco, des petits véhicules d'Asie du Sud, des camions légers de marque Yuejin et des véhicules agricoles. Sa production a dépassé 70 000 unités en 1999. La YAG a commencé en juin 1999, en coopération avec la société Fiat d'Italie, la production des petites voitures NJ6400 et des petits camions NJ1020. Les deux modèles font appel à des technologies de la société Fiat et sont équipés de moteurs à essence de 1,4 litre NJG415, qui sont fabriqués par la Yuejin. Cette coentreprise, qui en est encore à ses débuts, a une capacité annuelle de production de 60 000 véhicules.

La *China Heavy-duty Truck Group (CHDTG)* - La CHDTG est le plus important groupe de production de camions lourds. Elle fabrique essentiellement les modèles Steyr 91 complets, des châssis d'autobus, des moteurs, des transmissions, des essieux et d'autres produits. En 1999, elle a fabriqué 9 921 camions. De plus, elle souhaite atteindre 25 000 unités au cours des années à venir.

Un autre important fabricant de véhicules est le Chang'an Automobile Group (CAG). Le CAG produit toute une gamme de mini-véhicules et de moteurs pour automobile. Cette société fait également partie d'une coentreprise avec la Suzuki pour la fabrication de motocyclettes et de petits taxis. Elle a récemment annoncé la mise sur pied d'une coentreprise avec Ford, qui fabriquera des voitures compactes. Le Chang'an Automobile Group est l'un des cinq fabricants chinois d'automobiles dont la capacité

annuelle de production de petites autos est supérieure à 150 000 unités. En outre, elle fabrique environ 360 000 moteurs par année.

En ce qui concerne le secteur chinois des accessoires, des pièces et des accessoires automobiles, celui-ci comporte plus de 4 700 sociétés. Celles-ci varient grandement par leur taille tout comme par la qualité de leurs produits. Dans ce secteur, le gouvernement chinois s'efforce aussi de faciliter l'investissement étranger pour améliorer la technologie et la qualité, et pour développer les capacités qui ont trait à la conception. Afin de venir en aide aux fabricants chinois de pièces et d'automobiles, le gouvernement a imposé des normes quant au contenu local, selon lesquelles les fabricants chinois doivent incorporer un minimum de produits d'origine locale dans leurs produits finis. Dans le cas des chaînes de montage des véhicules qui sont des coentreprises avec participation étrangère, le niveau du contenu local doit être de 40 % au début, de 50 % la seconde année et de 80 % par la suite. Bien que les intentions du gouvernement aient été bonnes, la qualité des produits a chuté à la suite de cette imposition de contenu local, et le partenaire étranger d'une coentreprise sino-étrangère devra parfois faire face à des coûts de démarrage élevés.

**Concurrence internationale**

Les sociétés étrangères participent surtout au secteur chinois de l'automobile sous la forme de coentreprises avec des sociétés chinoises. Le gouvernement chinois favorise ce genre d'associations car elles permettent l'arrivée de capitaux étrangers dont le secteur a fortement besoin et qu'elles facilitent d'éventuels transferts de technologie.

Le plus important exportateur de voitures et de véhicules (code SH 8703) en Chine est toujours le Japon, avec un total de ventes de 451 millions de dollars en 1999. L'Allemagne vient en seconde place avec des ventes de véhicules exportés pour une valeur de plus de 83 millions de dollars. Il faut cependant savoir que les pays d'Europe de l'Est, comme la Hongrie et la République tchèque, ont augmenté leurs exportations vers la Chine de façon marquée en 1999. Comme leurs véhicules sont moins coûteux, cela a suscité une forte demande chez les consommateurs chinois.

## Tableau 7. Principaux exportateurs de voitures et de véhicules en Chine, 1997-1999 (code SH 8703)

| Pays | 1997 (en millions de dollars) | Part du marché (en %) | 1998 (en millions de dollars) | Part du marché (%) | 1999 (en millions de dollars) | Part du marché (en %) |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Japon | 255 | 57 | 512 | 80,1 | 451 | 66,6 |
| Allemagne | 17 | 3,8 | 41 | 6,5 | 83 | 12,2 |
| Hongrie | 0 | 0 | 0 | 0 | 63 | 9,3 |
| République tchèque | 0 | 0 | 0 | 0 | 18 | 2,7 |
| États-Unis | 11 | 2,5 | 31 | 4,9 | 17 | 2,5 |
| Suède | 14 | 3,2 | 20 | 3,2 | 14 | 2,1 |
| Corée du Sud | 21 | 4,7 | 10 | 1,6 | 9 | 1,3 |
| Thaïlande | 0 | 0 | 0 | 0 | 9 | 1,3 |
| France | 119 | 26,6 | 16 | 2,5 | 8 | 1,1 |
| Autres | 11 | 2,2 | 4 | 1,2 | 6 | 0,9 |
| **Total mondial** | **446** | **100** | **634** | **100** | **678** | **100** |

Source : *World Trade Atlas*, 2000.

## Tableau 8. Importations chinoises par types de véhicules, 1999

| Type de véhicule | Volume d'importations | Variation par rapport à 1998 (en %) | Valeur (en millions de dollars) | Variation par rapport à 1998 (en %) |
|---|---|---|---|---|
| Voitures | 19 952 | 10,6 | 480,9 | 19,9 |
| Véhicules tout-terrain | 4 825 | -23,6 | 149,1 | -9,8 |
| Fourgonnettes (moins de 9 sièges) | 1 911 | -32,4 | 43,5 | -28,9 |
| Camions | 2 682 | -38,7 | 105,8 | -19 |
| Camions à benne | 70 | -76,1 | 23,1 | -21,9 |
| Véhicules à usage particulier | 1 680 | -28,3 | 274,3 | -4,5 |
| Autobus (plus de 30 sièges) | 492 | -48,9 | 32,1 | -44,5 |
| Autobus (de 10 à 29 sièges) | 2 257 | -36,6 | 59,2 | -29,5 |
| Châssis avec moteurs | 531 | 88 | 30,3 | 66,8 |
| Pièces | | | 1238,1 | 34 |
| Total des véhicules et des châssis | 34 906 | -12,1 | 1202,6 | -2 |

Source : *Asia Pulse*, 2000.

L'Allemagne et le Japon sont également d'importants exportateurs de pièces et d'accessoires automobiles (code SH 8708) en Chine. L'Allemagne a en effet exporté des pièces automobiles d'une valeur dépassant 654 millions de dollars en Chine en 1999, ce qui lui confère 52 % du marché. Le Japon vient au second rang avec environ 19 % du marché. En 1999, le Canada a obtenu la quatrième place avec des exportations qui s'élevaient à plus de 86 millions de dollars.

Un grand nombre de fabricants bien connus au niveau mondial ont mis en place des coentreprises dans le domaine des pièces en Chine. On peut citer parmi eux Robert Bosch, Delphi, ITT, Eaton, ASIMCO, SKF, ZF, Siemens et Cummins. Selon la statistique de l'État, il existe 453 fabricants d'accessoires automobiles financés par des sociétés étrangères en Chine. Ces nouvelles sociétés apportent avec elles de nouvelles technologies et des capitaux, ce qui a permis d'améliorer la gestion et de faire progresser le développement du secteur chinois des pièces automobiles.

**Tableau 9. Principaux exportateurs de pièces et d'accessoires automobiles en Chine, 1997-1999 (code SH 8708)**

| Pays | 1997 (en millions de dollars) | Part du marché (en %) | 1998 (en millions de dollars) | Part du marché (en %) | 1999 (en millions de dollars) | Part du marché (en %) |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Allemagne | 679 | 67,8 | 736 | 67,9 | 654 | 52,3 |
| Japon | 70 | 7 | 63 | 5,8 | 233 | 18,8 |
| États-Unis | 106 | 10,1 | 37 | 3,4 | 138 | 11,1 |
| **Canada** | **0** | **0** | **0** | **0** | **86** | **7** |
| France | 80 | 8 | 204 | 18,9 | 67 | 5,4 |
| Royaume-Uni | 6 | 0,6 | 18 | 1,7 | 16 | 1,3 |
| Corée du Sud | 3 | 0,4 | 3 | 0,3 | 10 | 0,8 |
| Italie | 3 | 0,3 | 7 | 0,6 | 10 | 0,8 |
| Pays-Bas | 0 | 0 | 0 | 0 | 5 | 0,4 |
| Thaïlande | 2 | 0,2 | 1 | 0,1 | 5 | 0,4 |
| Autres | 51 | 5,6 | 15 | 1,3 | 14 | 1,7 |
| **Total mondial** | **1001** | **100** | **1084** | **100** | **1238** | **100** |

Source : *World Trade Atlas*, 2000.

## Position du Canada

Selon Statistique Canada, le Canada a exporté des véhicules et des pièces automobiles d'une valeur dépassant 118,7 millions de dollars en Chine en 1999. Cela constitue une augmentation marquée par rapport à 1,8 million de dollars en 1998. Cette hausse s'explique par les exportations de la GM Canada de modèles Buick complets,

expédiés en pièces, destinés à la GM Shanghai. Cela fait maintenant du Canada le quatrième principal fournisseur de pièces en Chine.

Si la GM Canada est apparue comme un important fournisseur de pièces, d'autres sociétés canadiennes comme la Magna International ont aussi mis en place des coentreprises pour fabriquer des pièces en Chine. Le gouvernement chinois favorise les stratégies de pénétration du marché par des coentreprises pour accroître l'investissement étranger et les transferts de technologie. Il s'agit-là d'une stratégie vivement recommandée aux sociétés canadiennes qui veulent s'engager à long terme sur le marché. Même si l'accès au marché chinois des véhicules et des pièces d'origine canadienne sera facilité par l'adhésion de la Chine à l'OMC, par contre, les sociétés canadiennes seront confrontées à une vive concurrence des sociétés chinoises et étrangères.

En mai 2000, l'Association des fabricants de pièces automobiles du Canada a signé un protocole d'entente avec la Chinese Association of Automobile Manufacturers (CAAM) afin d'établir une coopération dans le secteur des pièces. On espère que ce protocole occasionnera une plus grande coopération entre les deux organisations et permettra d'accroître les investissements et les exportations des fabricants canadiens de pièces automobiles en Chine.

Le tableau suivant précise la nature des exportations canadiennes en Chine entre 1997 et 1999. Si les pièces ont représenté plus de 93 % des exportations de véhicules et de pièces en Chine en 1999, le Canada a toutefois exporté au-delà de 7,1 millions de dollars de véhicules motorisés, comme des véhicules à benne basculante servant hors route et des véhicules à usage particulier comme des camions à incendie et des camions qui servent au déblaiement de la neige.

## Tableau 10. Exportations canadiennes de véhicules et de pièces automobiles en Chine, 1997-1999

| Code SH - Produit | 1997 (en dollars) | 1998 (en dollars) | 1999 (en dollars) |
|---|---|---|---|
| **87 - Véhicules (à l'exception de ceux des chemins de fer)** | **4 574 000** | **3 056 000** | **118 782 000** |
| **8708 - Pièces et accessoires** | **781 000** | **1 800 000** | **110 510 000** |
| 8708.99 - Parties NDA pour véhicules automobiles | 477 000 | 284 000 | 86 271 000 |
| 8708.29 - Parties et accessoires de carrosserie NDA pour véhicules automobiles | 119 000 | 1 359 000 | 22 979 000 |
| 8708.39 - Servo-freins, et leurs parties NDA pour véhicules automobiles | 10 000 | 75 000 | 659 000 |
| 8708.10 - Pare-chocs et leurs parties pour véhicules automobiles | 0 | 3 000 | 268 000 |
| 8708.92 - Silencieux et tuyaux d'échappement pour véhicules automobiles | 0 | 0 | 129 000 |
| 8708.31 - Garnitures de freins montées pour véhicules automobiles | 65 000 | 48 000 | 56 000 |
| 8708.94 - Volants, colonnes et boîtiers de direction pour véhicules automobiles | 0 | 2 000 | 48 000 |
| 8708.93 - Embrayages et leurs parties pour véhicules automobiles | 0 | 23 000 | 48 000 |
| 8708.70 - Roues, leurs parties et accessoires pour véhicules automobiles | 8 000 | 0 | 21 000 |
| 8708.91 - Radiateurs pour véhicules automobiles | 2 000 | 4 000 | 15 000 |
| 8708.21 - Ceintures de sécurité | 0 | 0 | 13 000 |
| **8704 - Camions** | **407 000** | **137 000** | **5 813 000** |
| 8704.10 - Tombereaux automoteurs conçus pour être utilisés en dehors du réseau routier | 0 | 0 | 5 747 000 |
| **8705 - Véhicules automobiles à usages particuliers** | **2 151 000** | **433 000** | **1 295 000** |

Source : Statistique Canada, 2000.

## Avantage concurrentiel attribuable aux politiques et aux initiatives du gouvernement du Canada

### *Société pour l'expansion des exportations*

La Société pour l'expansion des exportations (SEE) est l'organisme officiel de crédit à l'exportation du Canada. Depuis sa création, les clients de la SEE, des entreprises de toutes tailles, ont traité des affaires de plus de 5 milliards de dollars avec la Chine. Cela a nécessité la mise en œuvre de toute une gamme de services de financement. Ce financement est, en général, accordé au cas par cas en recourant à des lignes de crédit ouvertes dans certaines banques chinoises. Le financement des exportations peut aussi se faire au moyen de prêts consentis directement aux acheteurs, quand leur solvabilité le permet et qu'ils sont autorisé par les responsables chinois à emprunter sur les marchés étrangers. De plus, les programmes d'assurance des exportations et des investissements de la SEE protègent les exportateurs contre toute une gamme de risques commerciaux et politiques. Des programmes de garanties de cautionnement et de remboursement viennent aussi en aide aux clients de la SEE en leur permettant de libérer des liquidités, tout en respectant leurs obligations de garantie de bonne fin pendant l'exécution de leurs contrats commerciaux.

### *Corporation commerciale canadienne*

La Corporation commerciale canadienne (CCC) donne aux entreprises canadiennes l'accès au financement et à de meilleures conditions de remboursement grâce au Programme de paiements progressifs (PPP). Le PPP a été élaboré à la faveur d'un partenariat entre les grandes institutions financières canadiennes et la CCC. Il permet à la banque de l'exportateur d'ouvrir en faveur de l'exportateur une ligne de crédit pour un projet en particulier, dans la mesure où la CCC approuve le projet et dans la mesure où l'exportateur est en mesure de l'exécuter. La CCC agira aussi comme entrepreneur principal au nom de petites et moyennes entreprises canadiennes, conférant ainsi à ces entreprises une meilleure crédibilité et un meilleur avantage concurrentiel.

### *Programme de développement des marchés d'exportation*

Le Programme de développement des marchés d'exportation (PDME) aide les entreprises canadiennes à accéder à de nouveaux marchés en partageant les coûts d'activités qu'une entreprise ne pourrait pas ou ne voudrait pas assumer seule, ce qui permet de réduire les risques que comporte l'entrée sur un marché étranger. Les activités admissibles comprennent les visites sur place, les expositions interprofessionnelles, les visites d'acheteurs, les essais de produits pour certification commerciale, les frais juridiques des accords internationaux de mise en marché, les frais de déplacement des stagiaires de l'entreprise à l'étranger, les frais de démonstration du produit, les documents promotionnels et autres frais nécessaires

pour exécuter un plan de développement du marché. Les frais des activités sont partagées à parts égales, selon une formule préalablement approuvée.

La contribution remboursable du PDME va de 5 000 $ à un maximum de 50 000 $. La préférence est accordée aux entreprises qui comptent moins de 100 employés si l'entreprise est dans le secteur manufacturier, et aux entreprises qui comptent moins de 50 employés si l'entreprise est dans le secteur des services, ou aux entreprises dont le chiffre d'affaires annuel se situe entre 250 000 dollars et 10 millions de dollars. Les autres volets du programme concernent la préparation d'un appel d'offres international (adjudications de projets d'équipement) et, pour les associations professionnelles, le développement d'activités internationales de mise en marché pour leurs membres. Pour en savoir plus, visitez http://www.infoexport.gc.ca/pemd-f.asp ou composez le 1 888 811-1119.

***WIN Exports***

WIN Exports, une base de données des exportateurs canadiens et de leurs compétences, est utilisée par les délégués commerciaux à travers le monde et par les partenaires d'Équipe Canada Inc. au Canada pour combiner des fournisseurs canadiens à des clients étrangers possibles, et pour partager l'information sur les événements commerciaux. Pour inscrire votre entreprise dans cette base de données ou pour plus de renseignements, visitez http://www.infoexport.gc.ca/winexports/menu-f.asp ou composer le 1 888 811-1119.

## CLIENTS DU SECTEUR PRIVÉ

Les ventes au secteur privé seront le principal élément à l'origine des développements ultérieurs dans le secteur automobile chinois, aussi bien pour les véhicules utilitaires que pour les voitures. Les principaux clients du secteur privé sont des sociétés qui viennent d'être privatisées, des compagnies de taxi et des particuliers.

Les entreprises privées sont les principaux acheteurs de voitures pour leurs parcs de véhicules et de véhicules utilitaires pour répondre à leurs divers besoins.

Les parcs de taxis ont augmenté sensiblement au cours des dernières années puisqu'on évaluait qu'ils comportaient 700 000 unités en 1999. Ils devraient connaître un taux annuel de croissance d'environ 10 %, pour atteindre 800 000 unités en l'an 2000. Ces parcs sont composés de mini-fourgonnettes, de petits autobus et de voitures parmi lesquelles le modèle Santana berline, qui est le plus populaire. En 1999, les sociétés de taxi ont été à l'origine d'environ 32 % de la demande totale de voitures. Étant donné la forte demande dans ce secteur et la durée de vie moyenne d'un taxi qui est d'environ cinq ans, certains fabricants chinois de véhicules modifient leurs modèles actuels pour mieux répondre à cette demande.

Comme on l'a mentionné précédemment, les ventes aux particuliers commencent à constituer un élément très important de la demande en Chine. Même si le prix d'une voiture de bas de gamme est égal à cinq fois le revenu moyen d'un ménage chinois, il existera toujours une demande pour ce produit.

Le marché des pièces d'origine pour automobile est essentiellement composé des fabricants chinois de véhicules. La plupart des grands fabricants tiennent à ce que leurs fournisseurs soient situés à proximité de leurs installations. En ce qui concerne le marché des pièces de remplacement, les principaux clients sont les commerces de gros et de détail que l'on retrouve dans toute la Chine.

## CLIENTS DU SECTEUR PUBLIC

### Organisations gouvernementales

Même si les ministères et les divers organismes gouvernementaux possèdent la plupart des parcs institutionnels et sont à l'origine de 35 % de la vente totale de voitures, l'offre de véhicules et de pièces au gouvernement est dominée par les fournisseurs chinois. Le gouvernement chinois a en effet exigé, et ce depuis 1989, que tous les organismes gouvernementaux, aux niveaux central, provincial et municipal, n'achètent que des voitures fabriquées en Chine. Bien que cette mesure ait aidé le secteur chinois de l'automobile, elle a aussi beaucoup nui aux importations de véhicules étrangers.

### Règles relatives aux marchés publics

En ce qui concerne les marchés publics du secteur de l'automobile, le processus de passation de marchés peut être très complexe et très frustrant pour les sociétés étrangères. Malgré l'engagement qu'elle a pris en vertu de l'accord sur l'accès aux marchés de 1992 de publier toute loi ou règlement touchant les importations et les exportations, la Chine n'a encore publié aucun texte sur les modalités de passation des marchés. De plus, le traitement préférentiel des fournisseurs locaux de biens et de services ou les compensations exigées des soumissionnaires, sous forme d'exigences de contenu local, de transferts de technologie et d'exigences d'investissement, sont des pratiques courantes.

L'attribution de ces marchés se fait le plus souvent par l'intermédiaire de sociétés d'État ou contrôlées par l'État affiliées à un ministère en particulier. Étant donné la nature décentralisée du processus d'approvisionnement, chaque ministère peut avoir ses propres politiques d'achat. Alors que les appels d'offres pour les projets financés par les organisations internationales sont en général rendus publics, la plupart des achats du gouvernement se font le plus souvent à la suite d'invitations à soumissionner. De plus, le processus réel de passation des marchés ne fait pas appel à un processus concurrentiel, mais plutôt à la négociation directe. Le fait de manifester un engagement

réel et solide sur le marché chinois et de vouloir respecter les normes, la législation et la réglementation chinoises améliorent sensiblement les chances de réussite. On peut obtenir plus de renseignements sur le processus de passation des marchés publics en s'adressant à l'ambassade du Canada à Beijing ou aux consulats du Canada à Guangzhou, à Chongqing ou à Shanghai.

**Institutions financières internationales**

La Chine est le plus important emprunteur auprès de la Banque mondiale et de la Banque asiatique de développement, ce qui fait apparaître des possibilités commerciales importantes pour les entreprises canadiennes. En effet, le Canada est actionnaire de ces deux institutions, et les sociétés canadiennes sont pour cela autorisées à fournir des biens et de l'aide technique dans le cadre des projets financés par ces organismes. En 1999, la Chine a emprunté 3,1 milliards de dollars auprès de la Banque mondiale et 1,9 milliard de dollars auprès de la Banque asiatique de développement.

Les prêts de la Banque mondiale à la Chine sont destinés essentiellement à trois secteurs, soit l'agriculture (29 %), les transports (24 %) et l'énergie (19 %). Les fonds de la Banque asiatique de développement sont allés essentiellement au secteur des transports et des communications (46,1 %) et à celui de l'énergie (19,2 %). Il existe aussi un certain nombre de projets consacrés à l'approvisionnement en eau et à l'assainissement. On a accordé une attention particulière aux projets qui contribuent à la réforme économique, au développement des infrastructures publiques, à ceux qui s'attaquent aux dégradations de l'environnement, qui améliorent la gestion des ressources naturelles, qui favorisent le développement des ressources humaines et qui combattent la pauvreté.

Les entreprises peuvent offrir directement leurs services d'aide technique aux banques afin de contribuer aux travaux de conception et d'études de faisabilité des projets. Toutefois, les projets financés par les prêts des IFI sont, en général, gérés par les organismes d'exécution chinois. Au moment de la passation de marchés pour des biens et des services financés par les prêts, ces organismes d'exécution sont tenus d'appliquer les règles d'équité et de transparence des établissements prêteurs, et les entreprises peuvent interjeter appel des décisions si elles ont le sentiment que le processus de passation des marchés n'a pas été suivi correctement.

Les sociétés désireuses d'accéder au site Web de la Banque mondiale et de la Banque asiatique de développement sont invitées à consulter le site Web d'IFInet à http://www.dfait-maeci.gc.ca/ifinet ou elles peuvent se procurer des exemplaires des guides d'affaires qui les intéressent.

## LOGISTIQUE DU MARCHÉ

### Circuits de distribution

Les sociétés canadiennes disposent d'un certain nombre de solutions pour acheminer leurs véhicules et leurs pièces sur le marché chinois. Si certains exportateurs peuvent retenir les services d'un agent pour s'occuper de leur produit, d'autres choisiront d'ouvrir un bureau de représentation, de mettre en place une coentreprise ou une alliance stratégique avec une société chinoise, ou encore de conclure un accord de licence ou de franchise. Dans tous les cas, il est important que l'exportateur canadien fasse activement la promotion de son produit auprès des clients chinois éventuels en participant à des foires commerciales et en faisant de la publicité dans les publications commerciales spécialisées. Les foires commerciales offrent aux sociétés canadiennes la possibilité de participer à titre d'exposant ou de se présenter librement pour rencontrer des acheteurs éventuels. Quelle que soit la solution retenue, vos chances de réussite augmenteront si vous adaptez votre produit ou votre service aux préférences de la clientèle chinoise. De plus, un partenaire chinois qui a une bonne connaissance du marché et des contacts personnels efficaces dans les secteurs privés et publics s'avérerait un atout précieux. Avoir des relations personnelles est un élément important du monde des affaires en Chine, une porte d'entrée.

#### *Ventes directes*

Les sociétés qui ont des objectifs de vente peu élevés ou moyens peuvent avoir avantage à se contenter d'exporter ou d'ouvrir un bureau de représentation en Chine. Un tel bureau permet à la société de disposer d'un contrôle additionnel sur une force de vente particulière et d'utiliser au mieux ses compétences techniques spécialisées. C'est souvent la façon la plus directe de pénétrer le marché local. Cela permet aussi de montrer qu'une société est bien décidée à faire des affaires en Chine. Les principales fonctions d'un bureau de représentation sont, entre autres, la vente et la commercialisation, l'aide au service après-vente, les activités de promotion et la transmission de renseignements sur le marché à la société-mère. Les bureaux de représentation sont le type de présence le plus facile à implanter en Chine pour les sociétés étrangères, mais la législation chinoise limite leurs activités à la « liaison ». Ils ne peuvent donc pas signer de contrats ou facturer directement des clients ni fournir des pièces ou assurer le service après-vente en le facturant, même si la plupart des bureaux de représentation le font au nom de leurs sociétés-mères.

#### *Agents*

En recourant aux services d'un agent chinois, une société canadienne se dote immédiatement d'une présence sur le marché, tout en évitant le coût d'ouverture d'un bureau de représentation. Actuellement, on assiste à une croissance énorme du nombre d'agents locaux en Chine. Plusieurs proviennent de Hong Kong ou de sociétés

de commerce internationales ou encore de sociétés chinoises disposant de réseaux nationaux ou régionaux. Étant donné la taille du pays et le niveau d'activités que cela suppose, il faut parfois faire appel à plusieurs agents pour couvrir tout le territoire. Les exportateurs canadiens devront consacrer beaucoup de temps et d'efforts pour trouver un agent des ventes qui leur convienne, c'est-à-dire qui ait une bonne compréhension du milieu, qui soit bien implanté et qui ait de bonnes relations.

### *Coentreprises*

Les entreprises canadiennes qui ont des objectifs de ventes élevés n'ont guère d'autre choix que de mettre en place une coentreprise avec un partenaire chinois. Les coentreprises entre des sociétés chinoises et des sociétés étrangères sont un élément important du secteur de l'automobile. Outre le fait d'être dispensées de l'application de certains règlements sur les importations, les coentreprises étrangères peuvent également bénéficier d'incitatifs fiscaux et d'infrastructures particulières. Les partenaires chinois peuvent également se révéler précieux pour trouver de nouveaux clients. Le gouvernement chinois préfère les accords de coentreprises, parce que ceux-ci contribuent au développement du secteur chinois de l'automobile grâce au transfert de technologie. En général, les sociétés étrangères fournissent le capital et la technologie et, dans une plus large mesure, des services d'experts-conseils.

Il s'avère souvent utile de bénéficier de l'appui du gouvernement quand on cherche des partenaires éventuels pour mettre en place des coentreprises ou conclure des contrats de vente. L'aide de son gouvernement ajoute à la crédibilité de la société canadienne, ce qui est une considération importante pour les entreprises chinoises.

### *Circuit de distribution de gros et de détail pour les véhicules et les pièces automobiles*

Les circuits de distribution de gros et de détail pour les véhicules et les pièces automobiles (pièces de rechange et d'origine) s'améliorent lentement en Chine. Même si le système de distribution est encore fortement réglementé par le gouvernement chinois, on y constate une plus forte participation étrangère. C'est en particulier le cas dans le domaine de la vente au détail des véhicules. Auparavant, les fabricants étrangers de voitures dépendaient des partenaires chinois de leurs coentreprises et d'autres organismes gouvernementaux pour distribuer leurs véhicules en Chine. Les entreprises étrangères n'avaient alors que peu de relations avec leurs clients ainsi qu'une connaissance minime de la demande du marché. Cependant, plus récemment, des sociétés comme la FAW Volkswagen et la Shanghai Volkswagen ont reçu l'autorisation d'ouvrir des concessions automobiles et des salles de démonstration dans quelques grandes villes. La Shanghai GM et la Guangzhou Honda ont également obtenu l'autorisation de s'occuper en totalité de leur distribution. La GM a créé un réseau de concessions en franchise dans tout le pays et espère posséder

68 concessionnaires dans 62 villes d'ici la fin de l'an 2000. Honda, quant à elle, espère avoir 100 concessionnaires d'ici la fin de l'an 2000.

En ce qui a trait aux pièces automobiles, les fournisseurs de pièces d'origine des fabricants de véhicules sont souvent situés à proximité de ces derniers afin d'assurer des livraisons relativement rapides. Quant au système de distribution des pièces de remplacement, le réseau de détail est très fragmenté. On compte plus de 20 000 détaillants de pièces rien qu'à Shanghai. Un grand nombre de villes chinoises ont des quartiers dans lesquels on retrouve des centaines de détaillants de pièces détachées. Ces petits distributeurs s'occupent à la fois de la vente au détail et en gros. L'un des problèmes que pose ce type de circuit de distribution est qu'un grand nombre de produits contrefaits sont achetés à bas prix puis revendus à l'utilisateur final à un prix beaucoup plus élevé.

En plus des petits commerces de détail, les consommateurs peuvent aussi acheter leurs produits de remplacement par l'intermédiaire d'un système de petits ateliers de réparation. Toutefois, il peut s'avérer difficile pour une entreprise de travailler avec ces petits garages car beaucoup d'entre eux sont trop petits, n'ont pas les compétences voulues et, dans certains cas, ne se préoccupent pas de la qualité du service et des pièces fournies. Le gouvernement chinois a essayé de réglementer ces ateliers de réparation en imposant un système de permis. Le ministère des Communications va exiger des 220 000 entreprises de réparation d'autos qui emploient plus de 2 millions de travailleurs, qu'elles s'inscrivent sur ses listes. Il procédera ensuite à des inspections sur une période de deux ans et obligera les mécaniciens à passer des examens avant d'attribuer des permis et des cartes de garantie de qualité.

La China Auto Components Sales Corporation (CACSC), qui est le plus important détaillant au pays avec 30 succursales situées dans diverses régions, constitue un réseau de distribution beaucoup plus petit pour les pièces de rechange. La CACSC a été l'une des entreprises à constituer un partenariat avec le détaillant de pièces de rechange américain NAPA, qui est arrivé sur le marché chinois en 1999 en ouvrant une chaîne de supermarchés de pièces automobiles. La NAPA a recopié ses modèles et ses systèmes de fonctionnement dans le milieu chinois, ce qui est apparu comme la première étape d'une évolution importante du circuit de distribution des pièces de rechange en Chine. La NAPA envisage de mettre en place un vaste réseau de centres de distribution, de magasins à rayon et de centres d'entretien dans tout le pays dans les deux à trois ans à venir. Outre l'ouverture des magasins de la NAPA, des sociétés chinoises s'apprêtent aussi à ouvrir des commerces de pièces de rechange. C'est ainsi que la Da Tang a construit deux supermarchés de ce genre à Shanghai. La Da Tang est l'agent et distributeur de plus de 30 fabricants d'accessoires.

Aussi, certaines multinationales qui fabriquent des pièces d'origine préfèrent mettre en place leurs propres circuits de distribution de pièces de rechange. D'importants fournisseurs de pièces d'origine comme la Bosch et la Delphi consacrent une part

croissante de leur production au marché des pièces de rechange. La Delphi a vendu environ 20 % de sa production en Chine en 1998. La Bosch envisage de se doter de plus de 500 détaillants de pièces de rechange, essentiellement dans les ateliers de réparation, d'ici la fin de l'an 2000.

Des fabricants de voiture comme la Shanghai Volkswagen, la Dongfeng-Citroen et la Shanghai GM établissent également des circuits de distribution de pièces de rechange. La GM Warehousing and Trading (Shanghai) Co. Ltd. est un centre de distribution en pleine propriété, situé dans la zone franche Waigaoqiao de Shanghai. Cette entreprise, qui cherche à livrer rapidement des pièces d'origine GM à ses clients en Chine continentale, s'est dotée d'un système de gestion des stocks et de contrôle de l'inventaire complètement informatisé. Ces fabricants d'automobiles investissent aussi dans les réseaux de services après-vente pour profiter des marges élevées au moment de la vente de leurs pièces de rechange et pour assurer le service aux véhicules de la même marque.

## Facteurs à considérer pour accéder au marché

### *Pratiques commerciales proposées*

Si les possibilités d'exportation qui s'offrent aux exportateurs canadiens abondent en Chine, les difficultés auxquelles ils se heurteront pour pénétrer ce marché sont aussi considérables. La très grande complexité du milieu chinois des affaires, sa culture et ses usages peuvent constituer des obstacles majeurs pour les nouveaux exportateurs et même pour les entreprises expérimentées. Les exportateurs canadiens auront beaucoup plus de chance de réussir sur ce marché si leurs produits ou leurs services ont des prix concurrentiels, s'ils sont prêts à s'engager dans de longues négociations, à prendre des engagements à long terme et s'ils ont déjà l'expérience du développement des affaires à l'étranger.

Les sociétés canadiennes doivent se munir d'un plan d'affaires stratégique et à long terme afin de s'assurer que leurs objectifs sont réalistes et qu'elles s'adaptent à l'évolution de l'économie chinoise. La clé de la réussite tient dans le choix attentif de l'efficacité et du bon emplacement des partenaires, de l'attention portée aux problèmes de dotation et de l'entretien des relations politiques. Les entreprises qui arrivent sur le marché chinois devraient se familiariser avec la bureaucratie de ce pays. Ce marché est fortement réglementé et il faut bien mesurer les tensions au sein du gouvernement chinois pour comprendre les décisions de politique et d'approvisionnement. Les négociations intenses au sein du gouvernement peuvent rendre les affaires très complexes sur le marché chinois de l'automobile, et les sociétés étrangères peuvent être frustrées par cette situation. Il est important de bien évaluer les contraintes liées à la bureaucratie chinoise pour survivre sur ce marché très concurrentiel et très dynamique.

### *Réglementation en matière d'importation*

Les véhicules et les pièces automobiles importés font l'objet de droits de douane qui varient selon la nature du produit. Pour la plupart des véhicules, les tarifs douaniers se situent entre 80 % et 100 %, alors que pour les pièces destinées aux véhicules, ces tarifs oscillent entre 14 % et 50 % (voir le Tableau 11). Il faut ajouter à cela une taxe à valeur ajoutée de 17 %. D'après la réglementation douanière de la Chine, la valeur utilisée pour le calcul des droits de douane d'une marchandise importée est le montant coût, assurance, fret (CAF). En pratique, l'appréciation de la valeur par les douanes chinoises reste un processus non transparent et arbitraire. Le guide le plus complet sur la réglementation chinoise en matière de douanes est le *Practical Handbook on Import and Export Tax of the Customs of the PRC,* compilé par la General Customs Administration. On trouve dans ce guide les tarifs douaniers et la réglementation nationale dans ce domaine.

**Xing Sheng Zhong Hai Fa Xing Zhong Xing Company**
6, JianNei DaJie, Dong Cheng Qu
Beijing 100730 Chine
Tél. : (86-10) 6519-5923
Téléc. : (86-10) 6519-5616

Les tarifs douaniers et les autres barrières non tarifaires seront progressivement réduits avec l'adhésion de la Chine à l'OMC.

**Tableau 11. Droits d'importation appliqués à divers accessoires automobiles en Chine, 1999**

| Code SH | Élément | Droit d'importation (en %) |
|---|---|---|
| 8708.1 | Pare-choc et leurs parties, pour véhicules automobiles | 35 |
| 8708.21 | Ceintures de sécurité pour véhicules automobiles | 35 |
| 8708.291 | Mécanismes de réglage des sièges | 50 |
| 8708.292 | Airbags de sécurité | 50 |
| 8708.31 | Garnitures de freins montées pour véhicules automobiles | 35 |
| 8708.801 | Amortisseurs | 40 |
| 8708.91 | Radiateurs | 35 |
| 8708.92 | Silencieux et tuyaux d'échappement | 35 |
| 8708.709 | Roues et leurs parties | 40 |
| 8708.939 | Embrayages et leurs parties | 40 |

| Code SH | Élément | Droit d'importation (en %) |
|---|---|---|
| 8708.949 | Volants, colonnes et boîtiers de direction pour véhicules automobiles | 50 |
| 8708.409 | Boîtes de vitesses | 50 |
| 8708.509 | Ponts avec différentiels pour véhicules automobiles | 40 |
| 8407.341 | Moteurs (de 1 000 à 3 000 cc) | 45 |
| 8407.342 | Moteurs (plus de 3 000 cc) | 25 |
| 4011.1 | Pneus | 30 |
| 8507.1 | Accumulateurs électriques au plomb | 25 |
| 8511.1 | Bougies | 14 |
| 8511.4099 | Démarreurs | 15 |
| 8511.1309 | Distributeurs et bobines d'allumage | 14 |
| 8512.4 | Essuie-glaces, dégivreurs et dispositifs anti-buée | 15 |
| 8527.21 | Équipement audio | 30 |

Source : Douanes chinoises, 1999.

### *Droits de propriété intellectuelle*

SI la protection des droits de propriété intellectuelle (DPI) s'améliore en Chine, elle reste encore insuffisante. Les demandes de brevet formulées par les sociétés étrangères doivent être présentées à l'Agence des brevet du Conseil chinois pour la promotion du commerce international, au Bureau des brevets de Shanghai ou à un agent de brevet chinois implanté à Hong Kong. Les demandes de brevet et les résultats sont publiés dans la *Patent Gazette* dix-huit (18) mois après leur premier dépôt. Les marques de commerce sont protégées pendant dix ans à compter de la date d'approbation et peuvent être renouvelées sur demande. Les sociétés étrangères doivent en faire la demande auprès de l'Administration d'État de l'industrie et du commerce pour obtenir une marque de commerce.

### *Normes, certificats et enregistrements locaux nécessaires*

Dans la plupart des cas, c'est l'importateur chinois (agent, distributeur ou partenaire de coentreprise) qui s'occupe des documents exigés pour les produits importés. Ceux-ci comprennent le connaissement, la facture, le bordereau d'expédition, le contrat de vente, un certificat de contingent d'importation des produits de nature générale (au besoin), un permis d'importation (au besoin), un certificat d'inspection émis par la State Administration for Import and Export Commodity Inspection (SAIECI), une police d'assurance et les formulaires de déclaration douanière.

On recommande aux exportateurs de s'adresser à la SAIECI pour prendre connaissance des normes précises (p. ex. les niveaux d'émissions des gaz d'échappement) et des normes de sécurité des véhicules pour les véhicules et les pièces automobiles. Le processus d'accréditation en matière de qualité et de sécurité exige que l'on fournisse de nombreux renseignements et peut prendre beaucoup de temps. Les exportateurs peuvent également s'adresser à l'ambassade de Chine ou aux consulats chinois situés au Canada, ou à l'ambassade du Canada à Beijing et aux consulats à Guangzhou, à Chongqing et à Shanghai pour obtenir plus de renseignements.

***Risques associés au crédit à l'exportation, restrictions sur les lettres de crédit et contrôle des devises***

Les transactions commerciales qui exigent des échanges de devises doivent être approuvées par l'Office central de contrôle des changes. En Chine, les modalités les plus courantes de paiement des importations sont les lettres de crédit et les documents contre-paiement. Les lettres de crédit se comparent à celles émises ailleurs dans le monde. Même si la Banque de Chine est l'institution financière qui s'occupe le plus de commerce et de finances en Chine, d'autres banques chinoises peuvent émettre des lettres de crédit pour les importations chinoises. En ce qui concerne les documents contre-paiement, il s'agit d'un mode de paiement qui se compare à la lettre de crédit, tout en étant moins officiel et plus souple. Comme dans le cas d'une lettre de crédit, l'exportateur remet tout un ensemble de documents commerciaux pour se faire payer à la banque désignée dans le contrat. La banque chinoise envoie les documents au siège, qui les étudie et, dans certains cas, qui les transmet à l'acheteur pour lui demander de les étudier attentivement. Le paiement est fait une fois les documents approuvés par toutes les parties. Cette méthode de paiement n'assure qu'une maigre garantie contre les défauts de paiement. Bien qu'elle soit par contre nettement moins coûteuse qu'une lettre de crédit, on doit s'en servir avec précaution.

## ACTIVITÉS PROMOTIONNELLES

| Activité/Description | Organisateur |
|---|---|
| **The 8th International Automobile and Auto Parts Expo (Auto Tianjin 2000)**<br>2000 (annuelle)<br>Tianjin International Exhibition Centre<br>Tianjin, Chine<br>Véhicules divers et pièces automobiles | **China Auto Industry Ventes Corp.**<br>32, ch. Youyi, district de Hexi<br>Tianjin 300061 Chine<br>Tél. : (022) 2835-8256<br>Téléc. : (022) 2835-9854<br>Personne-ressource : Ma Lanping |
| **China International Auto Maintenance Technology and Equipment Show (Auto Maintech 2000)**<br>Du 19 au 22 mars 2000 (biannuelle)<br>China International Exhibition Centre<br>Beijing, Chine<br>Équipement d'entretien pour automobiles, outils spécialisés de réparation, laque en aérosol, peinture émaillée, équipement pour l'entretien des carrosseries et pour diagnostic. | **CIEC Exhibition Co. (HK) Ltd.**<br>25, ch. Harbor, Wanzai<br>Hong Kong, Chine<br>Tél. : (008-52) 2827-5078<br>Téléc. : (008-52) 2827-5535<br>Personne-ressource : Xia Jun |
| **The 2nd Changchun Auto Accessories, Product and Technology Exhibition**<br>Du 1er au 4 avril 2000 (annuelle)<br>Changchun International Exhibition Centre<br>Changchun, Chine<br>Voiture, autobus, accessoires pour automobiles, services et entretien. | **Changchun Peoples Government**<br>**China First Automobile Group Co.**<br>89, rue Puji, district de Luyin, Changchun<br>Jilin 130011 Chine<br>Tél. : (04-31) 761-0396<br>Téléc. : (04-31) 761-0265<br>Personne-ressource : Ms. Tong |
| **Nanjing International Auto and Parts Exhibition 2000 (Nanjing 2000)**<br>Mai 2000 (biannuelle)<br>Jiangsu Exhibition Centre<br>Nanjing, Chine<br>Motorcyclettes, équipement d'entretien de divers véhicules à usage spécialisé et accessoires. | **China Automobile Import/Export Co.**<br>29, ch. Beijing, Nanjing<br>Jiangsu 210008 Chine<br>Tél. : (025) 335-8414<br>Téléc. : (025) 771-3048<br>Personne-ressource : Hu Lili |

| Activité/Description | Organisateur |
|---|---|
| **2000 Beijing International Automotive Industry Exhibition (Auto China 2000)**<br>Du 6 au 12 juin 2000 (Biannuelle)<br>China International Exhibition Centre<br>Beijing, Chine<br>Diverses berlines, véhicules utilitaires, motocyclettes, véhicules à usages spéciaux et pièces automobiles. | **Adsale Exhibition Services Ltd.**<br>Stanhop House<br>734, ch. King's, 4e étage<br>North Point, Hong Kong, Chine<br>Tél. : (008-52) 2811-8897<br>Téléc. : (008-52) 2516-5024<br>Personne-ressource : Zhu Yulun<br>Courriel : power@adsaleexh.com<br>Internet : www.adsaleexh.com |
| **Shenyang 2nd International Automation, Parts, Maintenance and Testing Equipment and Supplies Exhibition**<br>Du 16 au 19 juin 2000 (annuelle)<br>Liaoning Industry Exhibition Hall<br>Shenyang, Chine<br>Diverses automobiles et pièces de rechange, appareils d'essai d'automobiles, équipement d'entretien pour automobiles, équipement de levage, de lavage d'auto, décorations d'auto, climatisation, stéréophonie et sécurité des automobiles. | **CCPIT Shenyang Sub-Council**<br>284, rue Qiannian, district de Heping<br>Shenyang 110003 Chine<br>Tél. : (024) 2389-5302<br>Téléc. : (024) 2392-2432<br>Personne-ressource : Song Ko |
| **Dalian Auto and Parts Exhibition**<br>Août 2000 (annuelle)<br>Dalian Xinghai Exhibition Centre<br>Dalian, Chine<br>Diverses voitures et pièces, équipement et outils d'entretien des automobiles. | **CCPIT Dalian Sub-Council**<br>Édifice Wanda<br>18, ch. Hongda, bureau 1103<br>District de Zhongshan<br>Dalian 116001 Chine<br>Tél. : (04-11) 282-2356<br>Téléc. : (04-11) 281-5739<br>Personne-ressource : Wang Yuansheng |
| **Chengdu International Exhibition on Automobiles and Motorcycles, Spare Parts and Maintenance Equipment**<br>11 septembre 2000 (biannuelle)<br>Chengdu International Conference Exhibition Centre<br>Chengdu, Chine<br>Automobiles, motocyclettes, accessoires, équipement et technologies d'entretien. | **CCPIT Sichuan Sub-Council**<br>Édifice Economy and Trade<br>4, rue Chenghua, bureaux 401à 405<br>Chengdu, Sichuan 610081 Chine<br>Tél. : (028) 333-6693<br>Téléc. : (028) 339-2822<br>Personne-ressource : Zhang Jiping<br>Courriel : ccpitsce@mail.sc.cninfo.net |

| Activité/Description | Organisateur |
|---|---|
| The 5th China Commercial and Special- purpose Vehicles and Spare Parts Exhibition<br>Du 19 au 22 septembre 2000<br>Shanghai Exhibition Centre<br>Shanghai, Chine<br>Véhicules et pièces à usage spécialisé. | **Coastal International Exhibition Co.**<br>Tél. : (852) 2827-6766<br>Téléc. : (852) 2827-5224<br>Personne-ressource : Brenda Yau |
| **Shanghai International Automotive Parts and Accessories and Service Station Equipment Exhibition (Auto Parts and Equipment Shanghai 2000)**<br>Du 28 novembre au 1er décembre 2000 (biannuelle)<br>Shanghai International Exhibition Centre<br>Shanghai, Chine<br>Diverses pièces automobiles | **Adsale Exhibition Services Ltd.**<br>734, ch. King's, 4e étage, Stanhop House<br>North Point, Hong Kong, Chine<br>Tél. : (008-52) 2811-8897<br>Téléc. : (008-52) 2516-5024<br>Personne-ressource : Zhu Yulun<br>Courriel : auto@adsaleexh.com<br>Internet : www.adsaleexh.com |
| **Auto South China**<br>Du 12 au 16 décembre 2000<br>China Foreign Trade Centre<br>Guangzhou, Chine<br>Divers véhicules moteurs, accessoires pour automobiles, équipement pour garage et station-service, fournitures automobiles, produits d'entretien des automobiles, équipement de fabrication et protection de l'environnement. | **Messe Frankfurt (HK) Ltd.**<br>Tél. : (852) 2238-9940<br>Téléc. : (852) 2511-3466<br>Personne-ressource : Kate Newman |
| **The 5th Guangzhou International Automobile Exhibition**<br>Décembre 2000 (biannuelle)<br>China Foreign Trade Centre<br>Guangzhou, Chine<br>Diverses automobiles et pièces. | **Zhongqi Foreign Trade and Economic Technology Co-operation Co.**<br>Édifice Jiali, 15e étage, Yayuncun<br>Beijing 100101 Chine<br>Tél. : (010) 6493-8412<br>Téléc. : (010) 6496-8699<br>Personne-ressource : Song Changying |

## PRINCIPALES PERSONNES-RESSOURCES ET SERVICES DE SOUTIEN

### Personnes-ressources au sein du gouvernement du Canada

**Ambassade et consulats canadiens**

Ambassade du Canada – Beijing
19, Dongzhimenwai Dajie
District de Chaoyang
Beijing 100600 Chine
Tél. : (86-10) 6532-3536
Téléc. : (86-10) 6532-4072
Internet : http://www.canada.org.cn
Personne-ressource : Murray King
Courriel : murray.king@dfait-maeci.gc.ca
Personne-ressource : Xiaojie Zhang, Commercial Officer
Courriel : xiajie.zhang@dfait-maeci.gc.ca
Internet : http://www.canada.org.hk

*Consulat du Canada – Chongqing*
Bureau 1705, Tour Metropolitan
Wu Yi Lu, district Yu Zhong
Chongqing 400010 Chine
Tél. : (86-23) 6373-8007
Téléc. : (86-23) 6373-8026
Personne-ressource : Peter Liao
Courriel : peter.liao@dfait-maeci.gc.ca
Internet : http://www.canada.org.hk

*Consulat général du Canada – Guangzhou*
Bureau 801, Tour China Hotel Office
Liu Hua Lu
Guangzhou 510015 Chine
Tél. : (86-20) 8666-0569
Téléc. : (86-20) 8667-2401
Internet : http://www.canada.org.cn
Personne-ressource : Cathy Yao
Courriel : cathy.yao@dfait-maeci.gc.ca

*Consulat général du Canada – Shanghai*
Shanghai Centre
1376, Nanjing Xi Lu, bureau 604, Tour 4
Shanghai 200040 Chine
Tél. : (86-21) 6279-8400
Téléc. : (86-21) 6279-8401
Internet : http://www.canada.org.cn
Personne-ressource : Thomas Chen
Courriel : thomas.chen@dfait-maeci.gc.ca
Internet : http://www.canada.org.hk

**Corporation commerciale canadienne (CCC)**
50, rue O'Connor, bureau 1100
Ottawa (Ontario) K1A 0S6
Tél. : 1 800 748-8191 ou (613) 996-0034
Téléc. : (613) 995-2121
Internet : http://www.ccc.ca

**Ministère des Affaires étrangères et du Commerce international (MAECI)**
125, promenade Sussex
Ottawa (Ontario) K1A 0G2
Internet : http://www.dfait-maeci.gc.ca

*Division de la Chine et de la Mongolie (PCM)*
Tél. : (613) 996-7256
Téléc. : (613) 943-1068
Personne-ressource : Gregory Chin
Courriel : gregory.chin@dfait-maeci.gc.ca

**Société pour l'expansion des exportations (SEE)**
151, rue O'Connor
Ottawa (Ontario) K1A 1K3
Tél. : 1 800 880-1884 ou (613) 598-2992
Téléc. : (613) 598-3098
Internet : http://www.edc.ca

**Industrie Canada**
Direction générale de l'aérospatiale et de l'automobile
235, rue Queen, 10e étage
Ottawa (Ontario) K1A 0H5
Tél. : (613) 954-3445
Téléc. : (613) 952-8088
Personne-ressource : Lyle Tallon, Agent de développement des affaires

## Associations canadiennes

**Alliance des manufacturiers et des exportateurs du Canada**
1, rue Nicholas, bureau 1500
Ottawa (Ontario) K1N 7B7
Tél. : (613) 238-8888 ou (416) 798-8000
Téléc. : (613) 563-9218
Internet : http://www.the-alliance.org

**Association des industries automobiles du Canada**
1272, rue Wellington
Ottawa (Ontario) K1Y 3A7
Tél. : (613) 728-5821
Téléc. : (613) 728-6021
Courriel : aia@aiacanada.com

**Association des fabricants de pièces d'automobile du Canada**
195, West Mall, bureau 516
Toronto (Ontario) M9C 5K1
Tél. : (416) 620-4220
Téléc. : (416) 620-9730
Courriel : info@apma.ca

**Association canadienne des constructeurs de véhicules**
1602-25, rue Adelaide Est
Toronto (Ontario) M5C 3A1
Tél. : (416) 364-9333
Téléc. : (416) 367-3221

**Conseil commercial Canada-Chine**
*Siège social*
180, rue Dundas Ouest, bureau 1502
Toronto (Ontario) M5G 1Z8
Tél. : (416) 954-3800
Téléc. : (416) 954-3806
Courriel : ccbc@istar.ca
Internet : http://www.ccbc.com

*Bureau de l'Ouest du Canada*
SFU at Harbour Centre
515, rue West Hastings, bureau 2600
Vancouver (Colombie-Brittanique) V6B 5K3
Tél. : (604) 291-5190
Téléc. : (604) 291-5039
Courriel : alison_winters@sfu.ca

*Bureau de Beijing*
Édifice CITIC
19, rue Jianguomenwai, bureau 18-2
Beijing 100004 Chine
Tél. : (86-10) 6512-6120
Téléc. : (86-10) 6512-6125
Courriel : ccbc@chinaonline.com.cn.net

*Bureau de Shanghai*
Hong Kong Plaza
283, ch. Huai Hai Zhong, bureau 1901, Tour Sud
Shanghai 20002 Chine
Tél. : (86-21) 6390-6791
Téléc. : (86-21) 6390-7310
Courriel : ccbcsh@online.sh.com

## Organismes du gouvernement chinois et associations chinoises

### Gouvernement

**Ambassade de Chine et consulats généraux**
Ambassade de la République populaire de Chine
515, rue St. Patrick
Ottawa (Ontario) K1N 5H3
Tél. : (613) 789-3434
Téléc. : (613) 789-1911
Internet : http://www.chinaembassy-canada.org

*À Calgary*
1011, 6 Ave. SW, bureau 100
Calgary (Alberta) T2P 0W1
Tél. : (403) 264-3322
Téléc. : (403) 264-6656

*À Toronto*
240, rue George
Toronto (Ontario) M5R 2P4
Tél. : (416) 964-7260
Téléc. : (416) 324-6468

*À Vancouver*
3380, rue Granville
Vancouver (Colombie-Brittanique) V6H 3K3
Tél. : (604) 734-7492
Téléc. : (604) 737-0154

**China State Office of Machinery and Electronics Products Import and Export**
26, Xuanwumen Xidajie
Beijing 100053 Chine
Tél. : (86-10) 6319-3496
Téléc. : (86-10) 6319-3657

**Ministry of Foreign Trade and Economic Co-operation (MOFTEC)**
Economic Information Division
28, Dong Hou Xiang, An Ding Men Wai
Beijing 100011 Chine
Tél. : (86-10) 423-9227
Téléc. : (86-10) 421-1497

**State Administration of Machine Industry Bureau (SAMIB)**
46, Sanlihelu, district de Xicheng
Beijing 100823 Chine
Tél. : (86-10) 6859-4970
Téléc. : (86-10) 6859-3867

**State Administration for the Inspection of Import and Export Commodities**
15, Fangcaodi Xijie, district de Chaoyang
Beijing 100020 Chine
Tél. : (86-10) 6599-4328
Téléc. : (86-10) 6599-4306

**State Intellectual Property Office (SIPO)**
6, ch. Xitucheng, Jimenqiao
District de Haidian
Beijing 100088 Chine
Tél. : (86-10) 6209-3268
Téléc. : (86-10) 6201-9615

**China Council for the Promotion of International Trade**
1, rue Fuxingmenwai
Beijing 100860 Chine
Tél. : (86-10) 6801-3344
Téléc. : (86-10) 6803-0747
Courriel : ccpitweb@public.bta.net.cn
Internet : http://www.ccpit.org

### Associations

**China Association of Automobile Fabricants**
46, Sanlihelu, district de Xicheng
Beijing 100823 Chine
Tél. : (86-10) 6859-4941
Téléc. : (86-10) 6859-5243

**China National Automotive Industry Consulting and Developing Corp.**
Édifice 2
28, Yuetan Nanjie, district de Xicheng
Beijing 100825 Chine
Tél. : (86-10) 6859-5760
Téléc. : (86-10) 6859-5976
Courriel :cac@cacauto.com

## Principaux fabricants chinois d'automobiles

**Baoji Baoshi Special Vehicle Co.**
2, ch. Dong Feng
Baoji, Shanxi 721002 Chine
Tél. : (86-917) 324-2847
Téléc. : (86-917) 324-2909
Personne-ressource : Dong Wenru
Courriel : bjbstcgs@public.xa.sn.cn
Véhicules à essence

**Baoji Fire-fighting Equipment General Plant**
22, ch. Baoping
Baoji, Shaanxi 721001 Chine
Tél. : (86-917) 355-5577
Téléc. : (86-917) 355-5244
Personne-ressource : Zou Zonghua
Courriel : xf740916@public.xa.sn.cn

**Beijing Automotive Industry Corporation**
31, ch. Nanwei, Tianqiao
Beijing 100050 Chine
Tél. : (86-10) 6304-0246
Téléc. : (86-10) 6304-3509
Véhicules tout-terrain légers, camions légers, motocyclettes à trois roues, autobus de tourisme, petits et intermédiaires.

**Chang'an Automobile Liability Co.**
260, Jianxin Donglu, district de Jiangbei
Chongqing 400023 Chine
Tél. : (86-23) 6759-1282
Téléc. : (86-23) 6785-2882
Personne-ressource : Ma Xiaojuan
Courriel : chanahwb@cta.cq.cn
Mini-berlines, mini-camions et mini-fourgonnettes.

**Changhe Aircraft Industries Group**
Jindezheng, Jiangxi 561104 Chine
Tél. : (86-798) 844-2019
Téléc. : (86-798) 844-1460
Personne-ressource : Yang Jin Huai
Courriel : chiehgs@public1.jdptt.jx.cn
Internet : http://www.changhe.com
Mini-autobus et mini-fourgonnettes

**Changzhou Changjiang Bus Group Co.**
138, ch. Changxin
Jiangsu 213002 Chine
Tél. : (86-519) 675-0860
Téléc. : (86-519) 675-2177
Courriel : kcchzb@public.cz.js.cn

**China First (Changchun) Automobile Group Corporation (FAW)**
(Joint venture with Volkswagen and Audi)
Dongfeng Dajie
Changchun, Jilin 130011 Chine
Tél. : (86-431) 554-909
Téléc. : (86-431) 867-780
Camions intermédiaires de la série Jiefang, camions légers, mini-bus, Audi 100s, Jetta, super voiture Hong Qi.

**China North Industries Vehicle Works**
C.P. 968, Zhujiafen, district de Fengtai
Beijing 100072 Chine
Tél. : (86-10) 6381-8231
Autocars touristiques de luxe et navettes pour aéroport

**China Heavy-Duty Truck Import Export Co.**
8, ch. Feng Xian
Qingdao, Shandong 266071 Chine
Tél. : (86-532) 581-4620
Téléc. : (86-532) 581-4250
Personne-ressource : Ye Jianzhou
Courriel : company@chinaheavytruck.com
Divers camions à usages spéciaux (marchandises, transport, incendie, militaire, etc.).

**China National Heavy-duty Vehicles Corporation**
36E, ch. Wuyishan
Jinan, Shandong 250031 Chine
Tél. et téléc. : (86-531) 595-1350
Camions lourds, spéciaux, moteurs diesel, transmissions, essieux et accessoires.

**Dandong Automobile Works Import/Export Corp.**
544, Huanghai Dajie
Dandong, Liaoning, Chine
Tél. : (86-415) 622-3867
Téléc. : (86-415) 622-4270
Personne-ressource : Yao Yong Chen
Autobus

**Dongguan Vehicles Manufacturing Co.**
An Bu Tang Hou Industrial Zone
Dongguan, Guangdong 523406 Chine
Tél. : (86-769) 330-7688
Téléc. : (86-769) 330-7873
Personne-ressource : Liu Benjie
Camions à ciment et de lutte contre les incendies

**FAW Shandong Special Automobile Works**
135, ch. Beiguan
Penglai, Shandong 365600 Chine
Tél. : (86-535) 564-3072
Téléc. : (86-535) 564-1724
Personne-ressource : Wang Tiehua
Courriel : yqsqg@public.ytptt.sd.cn
Camions à benne basculante et porte-conteneurs

**Guangzhou Guangke Auto Enterprise**
Shangyuangang, Shahe
Guangzhou, Guangdong 510650 Chine
Tél. : (86-20) 8770-2242
Téléc. : (86-20) 8770-5593
Personne-ressource : Guo Xiaodong
Courriel : gkzegc@public.guangzhou.gd.cn
Autobus

**Guangzhou Honda Automobile Co.**
Hengsha, district de Huangpu
Guangzhou, Guangdong 510700 Chine
Tél. : (86-20) 8227-7789
Téléc. : (86-20) 8227-0620
Personne-ressource : Kang Lan
Voitures

**Harbin Hafei Motor Co.**
1, ch. Yantai, district de Pingfang
Harbin 150060 Chine
Tél. : (86-451) 650-3122
Téléc. : (86-451) 650-5749
Personne-ressource : Yuan Tingxian
Courriel : hfardi@ems.draeon.net.cn
Mini-fourgonnettes et mini-camions

**Jiangsu Mudan Automobile Group Co.**
Zhangjiagang, Jiangsu 215621 Chine
Tél. : (86-520) 866-0322
Téléc. : (86-520) 866-0321
Personne-ressource : Xu Hao
Courriel : md@public.cz.js.cn
Autobus

**Jinbei GM Automotive Co. Ltd.**
(Joint Venture with Jinbei Automotive)
6, Fangnanlu, district de Dongling
Shenyang, 110015, Chine
Tél. : (86-24) 482-3002
Téléc. : (86-24) 482-0020
Camions légers de la SY1041, pickup et jeeps utilitaires GMC

**Jinhua North Fulai Vehicle Co.**
961, ch. South Baji
Jinhua, Zhejing 321017 Chine
Tél. et téléc. : (86-579) 246-6846
Personne-ressource : Pan Qingning
Autobus

**Liaoning Huanghai Automobile (Group) Co.**
544, rue Huanghai
Dandong, Liaoning 118008 Chine
Tél. : (86-415) 622-3867
Téléc. : (86-415) 622-4270
Personne-ressource : Yao Yongchen
Courriel : ddawcorp@ec.com.cn
Autobus

**Liuzhou Wuling Automobile Co.**
18, ch. Hexi
Liuzhou, Guangxi 545007 Chine
Tél. : (86-772) 371-8850
Téléc. : (86-772) 371-7536
Personne-ressource : Wu Lian
Courriel : info@wuling.com.cn
Mini-fourgonnettes et pickup

**Qinhuangdao XinYi Engineers Co.**
118, ch. Beihuan, district de Haigang
Qinhuangdao, Hebei 066001 Chine
Tél. : (86-335) 301-0047
Téléc. : (86-335) 310-4442
Personne-ressource : Yang Xiaodong
Courriel : atl@public.qhptt.he.cn
Véhicules à chargement par l'arrière et de levage

**Shaanxi Hanjiang Automobile Co.**
C.P. 35, Ext. 544
Chenggu County, Shanxi 723215 Chine
Tél. : (86-916) 220-7673
Téléc. : (86-916) 220-7672
Personne-ressource : Guo Huiling
Courriel : sac@public.hanzhong.sn.cn
Mini-fourgonnettes

**Shanghai Automotive Industry Corporation**
390, ch. Wukang
Shanghai 200031 Chine
Tél. : (86-21) 433-6892
Téléc. : (86-21) 433-0518
Voitures Volkswagen, motorcyclettes, camions lourds, tracteurs, autobus, véhicules spéciaux, véhicules remis en état et diverses pièces détachées.

**Shanghai Volkswagen Automotive Company**
Ch. Luopu, Anting
Shanghai 201805 Chine
Tél. : (86-21) 5956-1888
Téléc. : (86-21) 5957-2815
Internet :
http://www.chinacars.com/csvw/encsvw/first.htm
Voitures (Santana et 2000 Gsi)

**Shenyang Jinbei**
14, ch. Shanzuizi, district de Dadong
Shenyang 110044 Chine
Tél. : (86-24) 820-1363
Téléc. : (86-24) 820-1313
Mini-bus et petits bus

**Tianjin Automotive Industry Corporation**
78, Yantaidao, district de Heping
Tianjin 300000 Chine
Tél. : (86-22) 331-0858
Xiali passenger cars, Sanfeng brand wagons, Mini-fourgonnettes de marque Huali et camions léger de marque Yanpai.

**Wuhan Fortune Motor Co.**
Wuhan, Wuhan Economic and Technological Development Zone
141, Jiang Yi Dao
Hubei 430056 Chine
Tél. : (86-27) 8489-2533
Téléc. : (86-27) 8489-2506
Personne-ressource : Yan Jinshan
Mini-bus

**Xiamen King Long United Automotive Industry Co.**
Ventes Subsidiary, D BLK
Ch. Hubin Bei, 6e étage, édifice Hongye
Xiamen 361012 Chine
Tél. : (86-592) 511-5477
Téléc. : (86-592) 511-5726
Courriel : kinglong@public.xm.fj.cn
Personne-ressource : Rebecca Wen
Internet : http://www.king-long.com
Autobus

**Yangzhou Yaxing Motor Coach Co.**
Du 186 au 188, ch. Middle Yangzijiang
Yangzhou, Jiangsu 225000 Chine
Tél. et téléc. : (86-514) 708-1020
Personne-ressource : John Wan
Courriel : yz.yxxs@public.yz.js.cn
Autobus

## Principaux fabricants chinois de pièces et d'accessoires pour automobiles

**Air International (Shanghai) Co.**
Xinzhuang Industrial Zone
108, ch. Chunguang
Shanghai 201108 Chine
Tél. : (86-21) 6489-2590
Téléc. : (86-21) 6489-5926
Personne-ressource : Joseph Sun
Courriel : swai@uninet.com.cn
Systèmes de climatisation

**Anhui Industrial and Trading Corporation**
68, ch. Shanxiang, Bengbu
Anhui 233010 Chine
Tél. : (86-552) 492-2993
Téléc. : (86-552) 492-1003
Personne-ressource : Zhou Yu
Courriel : aitcie@mail.ahbbptt.net.cn
Sabots et garnitures de freins

**Aviation Industry of China**
China Aviation Industry Corporation I (AVICI)
67, rue Jiaonan
Beijing 100712 Chine
Tél. : (86-10) 6409-3416
Téléc. : (86-10) 6401-1632
Diverses automobiles et pièces automobiles

**Beijing Warner Gear Co. Ltd. (Joint Venture)**
2, Dingfuzhuang Xili, Chaoyang
Beijing 100024 Chine
Tél. : (86-10) 6576-5461
Téléc. : (86-10) 6576-3925
Carters de transmission

**Beijing Norstar Automotive Industries**
Economy and Technology Developing Zone
10, ch. North Hongda
Beijing 100176 Chine
Tél. : (86-10) 678-85026
Téléc. : (86-10) 678-85029
Personne-ressource : Li Tie
Courriel : norstar@bj163.com
Pièces de frein

**Beijing Radiator**
5, ch. Nan Wei, district de Xuan Wu
Beijing 100050 Chine
Tél. : (86-10) 6303-5826
Téléc. : (86-10) 6501-9178
Courriel : business@bamiec.com.cn
Personne-ressource : Liu Deyuan

**Beijing Gear Works**
2, Daluyuan, district de Chaoyang
Beijing 100022 Chine
Tél. : (86-10) 6779-1607
Téléc. : (86-10) 6771-4149
Personne-ressource : Zhao Baoyu
Boîtes de vitesses et transmissions pour camions légers et jeeps

**Boshan Electric Machine Group Co.**
42, Renminlu, district de Boshan
Zibo, Shandong 255200 Chine
Tél. : (86-533) 418-3078
Téléc. : (86-533) 418-0434
Personne-ressource : Li Jishuan
Courriel : bsem@zb-public.sd.cninfo.net
Internet : http://www.boshanem.com.cn
Démarreurs et alternateurs

**Beijing United Automobile-Motorcycle Fabricant Corporation**
Jia 12, Xing Zhong Jie, district de Dong Cheng
Beijing 100027 Chine
Tél. et téléc. : (86-10) 6416-1896
Personne-ressource : Guo Guangji
Carburateurs

**Changchun Filter**
123, rue An Da
Changchun, Jilin 130061 Chine
Tél. : (86-0431) 852-8303
Téléc. : (86-0431) 858-1317
Personne-ressource : Wang Bai Fu
Filtres à air et à essence

**Chengdu Rongxin Industrial Co.**
Tonglin Industrial Zone, Dayi
Chengdu, Sichuan 611337 Chine
Tél. : (86-28) 822-3779
Téléc. : (86-28) 822-0412
Personne-ressource : Wang Xin
Courriel : liyungao@mail.sc.cninfo.net
Internet : http://www.rongxin.com
Blocs cylindres

**China National Automotive Industry Corporation (CNAIC)**
16, rue Fuxingmenwai
Beijing 100860 Chine
Tél. : (86-10) 6326-3870
Téléc. : (86-10) 6326-3602
Fonctionnait auparavant comme un organisme contribuant à la politique gouvernementale. Si ses principales fonctions de politique ont été reprises par le ministère de la Machinerie, la CNAIC est toujours un conglomérat important composé de 25 grosses usines, organismes d'affaires et institutions.

**Chongqing Yihong Engineering Plastic-Products Co.**
Chongqing High Tech Development Zone
4e ch. de Keyuan
Chongqing 400041 Chine
Tél. : (86-23) 6863-0218
Téléc. : (86-23) 6863-5104
Personne-ressource : Zhu Fangqiang

**Chongqing Huafu Industry Co.**
104, rue Tianxingqiao, district de Shapingba
Chongqing 400038 Chine
Tél. : (86-23) 6531-1125
Téléc. : (86-23) 6531-9459
Personne-ressource : Li Qing'an
Courriel : hfcxh@public.cta.cq.cn
Internet : http://www.huafu.com
Boîtes de vitesses et pièces de moteur

**Cummins Corporation**
Bureau 917, Tour China World
Beijing 100004 Chine
Tél. : (86-10) 6505-4209
Téléc. : (86-10) 6505-4211
Moteurs diesel

**Dana Corporation**
Shi Yan Lou Hou Ce
District de Zong Shan Men Hedong
Tianjin 300180 Chine
Tél. et téléc. : (86-22) 439-4388
Divers accessoires automobiles

**Delphi Automotive Systems**
Bureau 701, Lido Commercial Center
Jiachanglu, Jiangtailu
Beijing 100004 Chine
Tél. : (86-10) 6436-7501
Téléc. : (86-10) 6436-7497
Divers accessoires automobiles

**Dong Feng Piston and Bearing Co.**
Shiyan, Hubei 442064 Chine
Tél. : (86-719) 823-5502
Téléc. : (86-719) 823-4837
Personne-ressource : Zhao Ye Ping
Courriel : sydfpbc@sy.hb.cninfo.net

**Fawer Automotive Parts Company**
45, rue Chuangye, district de Luyuan
Changchun, Jilin 130011 Chine
Tél. : (86-431) 598-7188
Téléc. : (86-431) 598-7000
Courriel : jlmotor@public.cta.cq.cn
Personne-ressource : Hou Gang

**Fujian Guanlean Co.**
Rongqiao Industrial Zone
Ch. Fuyu
Fuqing, Fujian, Chine
Tél. : (86-591) 538-0692
Téléc. : (86-591) 538-0690
Personne-ressource : Siyon Chen
Courriel : guanlean@pub2.fz.fj.cn
Sabots, garnitures et plaquettes de frein

**Fujian Fuding Huada Automobile Electric Appliances Plant**
1, Wangcuo Alley, Chengguan
Fuqing, Fujian 355200 Chine
Tél. : (86-593) 835-6141
Téléc. : (86-593) 781-8325
Courriel : yz.yxxs@public.yz.js.cn
Personne-ressource : Chen Qing
Klaxons

**Gao Yao Modern Metal Industry Co.**
60, ch. Xin Cheng, Nan An
Gao Yao, Guangdong 526100 Chine
Tél. : (86-758) 839-1956
Téléc. : (86-758) 839-2249
Personne-ressource : Zou Jianjia
Courriel : gyht@pub.zhaoqing.gd.cn
Moulages en alliage d'aluminium

**Guangxi Yuchai Machinery Company**
168, ch. Tianqiao
Yulin, Guangxi 537001 Chine
Tél. : (86-775) 328-9856
Téléc. : (86-775) 383-0746
Personne-ressource : Zhang Zhengfeng
Courriel : yuchaiie@yl.gx.cninfo.net
Internet : http://www.asiansources.com/yuchai.co
Moteurs diesel

**Guizhou Honghu Machinery Works**
C.P. 102
Pingba, Guizhou 561104 Chine
Tél. : (86-853) 487-5255
Téléc. : (86-853) 487-5688
Personne-ressource : Hua Yong
Silencieux et convertisseurs

**Guangzhou Wheelhorse Aluminum Casting Co.**
Rue Licheng
Zengcheng, Guangdong 511300 Chine
Tél. : (86-20) 8261-5601
Téléc. : (86-20) 8261-5587
Personne-ressource : Julia Zhu
Courriel : info@wheelhorse.net
Roues de voiture en aluminium

**Guangzhou Hua De Automobile Spring Co.**
Zengchen
Guangdong 511356 Chine
Tél. : (86-20) 8270-8000
Téléc. : (86-20) 8297-9142
Personne-ressource : Yang Weiming
Courriel : huade@sti.gd.cn

**Guihang Tianyi Electrical Appliance Co.**
33, ch. Suiyang
Zunyi, Guizhou 563002 Chine
Tél. : (86-852) 841-6205
Téléc. : (86-852) 892-4653
Personne-ressource : Tu Jun
Courriel : tianyi@public.zy.gz.cn
Relais

**Guilin Environment Industry Co.**
District Un, New Technology and Industries
Developing Zone, ch. Can Luan
Guilin, Guangxi 541004 Chine
Tél. : (86-773) 581-6385
Téléc. : (86-773) 581-5961
Personne-ressource : Luo Haofu
Courriel : reecat@public.glptt.gx.cn
Internet : http://www.zhtech.com/reecat
Catalyseurs et convertisseurs catalytiques

**Henan Tyre Co.**
48, ch. Jiaodong South
Jiaozuo, Henan 454003 Chine
Tél. : (86-391) 393-3955
Téléc. : (86-391) 393-3952
Courriel : hntyre@public2.lyptt.ha.cn
Personne-ressource : Zhang Shutian
Pneus

**Hangzhou HAVECO Automotive Transmission Co.**
45, ch. Xianghu
Xiaoshan, Zhejiang 311200 Chine
Tél. : (86-571) 267-2380
Téléc. : (86-571) 267-9008
Personne-ressource : Zhang Zengxiang
Courriel : haveco@xsptt.zjpta.net.cn
Boîtes de vitesses

**Hebei Zhangjiakou Jiebao Purifying Devices Co.**
26, Nanzhan Qianjie
Zhangjiakou, Hebei 075000 Chine
Tél. : (86-313) 401-5131
Téléc. : (86-313) 401-1354
Personne-ressource : Shi Wei Jie
Courriel : tztcclc@zj-user.hecninfo.net

**Heibei Xingyue Braking Element Co.**
141, rue Qingnian, Zhengkou, Gucheng
Hengshui, Hebei 253800 Chine
Tél. et téléc. : (86-318) 532-2114
Personne-ressource : Cao Mengxin

**Henan XinYang**
129, ch. Shengli
Xinyang, Henan Province, Chine
Tél. et téléc. : (86-0376) 622-2425
Personne-ressource : Li Qicheng
Fixations pour moteur

**Hubei Super-Elec Auto Electric Motor Limited Liability Co.**
276, ch. East Beijng
Jingzhou, Hubei 434007 Chine
Tél. : (86-716) 824-7458
Téléc. : (86-716) 821-6952
Personne-ressource : Liu Xiao Dian
Courriel : zsbhse@jz.hb.cninfo.net
Démarreurs

**Hunan General Machinery and Electric Co.**
Tél. : (86-731) 567-5093
Téléc. : (86-731) 558-1835
Courriel : blueeye@public.cs.hn.cn
Roulements à bille, moteurs électriques, ventilateurs d'extraction, pompes à eau et autres pièces automobiles.

**Hengguang Motor Parts Co.**
Spark Industrial Area, ch. Airport
Ruian, Zhejiang 325206 Chine
Tél. : (86-577) 553-7158
Téléc. : (86-577) 552-1885
Personne-ressource : Chen Zhen Xiang
Commutateurs

**Hua Zhong Car Door Stock Company**
14, rue Zhandong
Baishan, Jilin 134302 Chine
Tél. : (86-439) 333-3748
Téléc. : (86-439) 333-9696
Personne-ressource : Chen Feng

**Hubei Jingda Industry and Commerce Group Co.**
7, ch. Beihu
Shashi Jingzhou, Hubei 434007 Chine
Tél. : (86-716) 825-9747
Téléc. : (86-716) 825-8648
Personne-ressource : Jiang De Liang
Chambres à air

**Hubei Silian Auto Group**
188, ch. Zhong Shan
Shishou, Hubei, Chine
Tél. : (86-716) 727-3512
Téléc. : (86-716) 727-3055
Personne-ressource : Wang Jiansheng
Essuie-glaces et systèmes de frein

**Jinan Auto-Accessory**
286, ch. Jingshi
Jinan, Chine
Tél. : (86-531) 795-5152
Téléc. : (86-531) 795-3608
Valves pour moteur

**Jinggangsan Auto Component**
Zunyi, Guizhou, Chine
Tél. : (86-852) 861-5218
Téléc. : (86-852) 861-5168
Personne-ressource : Yu Shaochun
Courriel : Zyht6@163.net
Essuie-glaces électriques et freins

**Hunan Power Engine Plant**
Ch. Liu Yanghe
Changsha, Hunan, Chine
Tél. : (860-731) 448-0038
Téléc. : (860-731) 448-1093

**Hunan Jiangbin Machine Factory**
Jiangbin Machine Factory
Xiangtan, Hunan 411102 Chine
Tél. : (86-732) 358-1137
Téléc. : (86-732) 557-9683
Personne-ressource : Mo Zhijun
Courriel : Jiangbin@mail.xt.hn.cn
Pistons

**JiangLing Motor Group**
**Jiangxi Radiator Factory**
106, ch. Jing Gang Shan
Nanchang, Jiangxi 330001 Chine
Tél. : (86-791) 523-2390
Téléc. : (86-791) 521-3396
Personne-ressource : Gong Aimin

**Laizhou Sanli Auto Replacement Parts Co.**
Zhuqiao, Laizhou, Shandong 261419 Chine
Tél. : (86-535) 239-1155
Téléc. : (86-535) 239-1093
Personne-ressource : Xiuning Wang
Courriel : sanli@ec.com.cn
Internet : http://www.chinalzsanli.com
Disques et tambours de frein

**Michelin Shenyang Tyre Co.**
3A, ch. Sanlitun, district de Chaoyang
Beijing, 100027, Chine
Tél. : (86-10) 6468-8855
Téléc. : (86-10) 6468-8534
Personne-ressource : M. Hanuska

**Nanchang Gasket Factory**
Nanchang, Jiangxi Province, Chine
Tel : (860-791) 376-0604

**Ningbo East Bright Pearl Driving Belt Co.**
Longshan, Cixi
Zhejiang 315311 Chine
Tél. : (86-574) 378-1333
Téléc. : (86-574) 378-0109
Personne-ressource : Lin Jian
Courriel : flab@mail.nbnet.com.cn

**Jingjiang Hua Tong Industry Co.**
Tél. et téléc. : (05-23) 483-4619
Personne-ressource : Xu Yi
Courriel : jjht@pub.tz.jsinfo.net
Peintures et garnitures automobiles

**Jinzhou Wonder Auto Shock Absorber Co.**
23, Gongxuel, ch. Gongxueli, district de Guta
Jinzhou, Liaoning 121000 Chine
Tél. : (86-416) 414-3105
Téléc. : (86-416) 417-1845
Personne-ressource : Hui Wang
Courriel : wdqcjzqz@public2.jzptt.ln.cn

**Kunming Leaf Spring Plant**
252, ch. Kunsai
Kunming, Yunnan 650101 Chine
Tél. : (86-871) 535-7845
Téléc. : (86-871) 535-7385
Personne-ressource : Xu Keping

**Qixing**
1, Lie Shan Broadway
Suizhou, Hubei 441300 Chine
Tél. : (86-722) 322-6757
Téléc. : (86-722) 322-2673
Personne-ressource : Peng Guang Hai
Carrosserie

**Shandong Jining Wheel Factory**
56, ch. East Taibai
Jining, Shandong 272035 Chine
Tél. : (86-537) 235-3736
Téléc. : (86-537) 231-7934
Personne-ressource : Chang Yong
Courriel : jnclc@ji-public.sd.cninfo.net
Internet : http://www.jiningwheel.com

**Shandong Zhaoyuan**
Can Zhuang, Zhao Yuan
Shang Dong, Chine
Tél. : (86-535) 832-2173
Téléc. : (86-535) 832-3736
Personne-ressource : Shao Chen Dong
Courriel : wsct@public.ytpttsd.cn
Têtes de cylindre

**No. 2 Foundry Dongfeng Motor Corp.**
Ch. BaiLang
Shiyan, Hubei 442050 Chine
Tél. et téléc. : (86-719) 823-6544
Personne-ressource : Ying Jie
Courriel : zzecjhk@dfminfo.mail.com.cn
Moulages pour châssis

**Shanghai Auto Parts Factory**
3000, ch. Yi Xian
Shanghai 200441 Chine
Tél. : (86-21) 5645-9275
Téléc. : (86-21) 5645-0605
Personne-ressource : Chu Hua Jie
Courriel : qp@sapf-cn.com
Internet : http://www.sapf-cn.com
Radiateurs

**Shanghai Valeo Automotive Electrical Co.**
Zhang Qiao High Technical Place
501, ch. Keyuan
Pu Dong, Shanghai 201203 Chine
Tél. : (86-21) 5080-0088
Téléc. : (86-21) 5080-0200
Courriel : valeo@shanghai-valeo.com
Personne-ressource : Tian Shu Fang
Démarreurs

**Shanghai Nichirin Automobile Accessories**
351, ch. Wuxing, Beicai Pudong
Shanghai 201204 Chine
Tél. : (86-21) 5844-5903
Téléc. : (86-21) 5844-2427
Courriel : chinasna@online.sh.cn
Personne-ressource : Sun Gangcheng
Canalisations

**Shanghai Yanfeng Automotive Trim Co.**
145, ch. Kangjian
Shanghai 200233 Chine
Tél. : (86-21) 6436-4124
Téléc. : (86-21) 6475-5289
Courriel : yfang1@mail.yt.sh.cn
Personne-ressource : Fang Yaowu
Panneaux d'instruments

**Shandong Lianmei Automobile Spring Co.**
10, ch. Pannan Est
Zibo, Shandong 255030 Chine
Tél. : (86-522) 312-3957
Téléc. : (86-522) 312-3907
Personne-ressource : Zhang Yan

**Shandong Shuanghuan Wheel Co.**
245, ch. Zhongxin, Zhang Dian Qu
Zibo, Shandong 255047 Chine
Tél. et téléc. : (86-533) 318-9292
Personne-ressource : Wang Nuan

**Shenyang**
86, ch. Beiyi
Liaozhong, Shenyang, Chine
Tél. : (024) 8788-2970
Téléc. : (024) 8788-4656
Personne-ressource : Shong Jie
Vilbrequins

**Shijiazhuang Aluminium Radiator Company**
Ch. Zhengwu, Zhengding
Shijiazhuang, Hebei 050800 Chine
Tél. et téléc. : (86-311) 878-8161
Personne-ressource : Zhao Weiqiang

**Sichuan Changzheng**
C.P. 818
8, ch. Hangtian Bei, Long Quan
Cheng Du, Sichuan, Chine
Tél. et téléc. : (86-28) 480-6257
Personne-ressource : Sun Xian Ping
Amortisseurs

**Sichuan Hongguang Automobile Electric Accessory Co.**
19, ch. Wangcong Est, Pixian
Chengdu, Sichuan 611730 Chine
Tél. : (86-28) 788-7013
Téléc. : (86-28) 788-7021
Personne-ressource : Wu Pinchao
Courriel : honguang@mail.sc.cninfo.net
Carburateurs

**Shenyang Donghwa Automobile Parts Co.**
245, ch. Zhongxin, Zhang Dian Qu
Zibo, Shandong 255047 Chine
Tél. et téléc. : (86-533) 318-9292
Personne-ressource : Wang Nuan
Roues en aluminium

**Wujin Optical Instruments Factory**
Changzhou, Jiangsu 213138 Chine
Tél. : (86-519) 324-1182
Téléc. : (86-519) 324-1036
Personne-ressource : Wang Jun Jie
Rétroviseurs

**Wuxi Diesel Engine Works**
9, ch. Tangnan Yizhi
Wuxi, Jiangsu 214026 Chine
Tél. : (86-510) 501-4990
Téléc. : (86-510) 501-3436
Personne-ressource : Zhang Gensheng

**Wuxi Coussinet de pallier Plant**
Wuxi National High and New Technology
Lot 14, Development Zone
Wuxi, Jiangsu 214028 Chine
Tél. : (86-510) 521-2104
Téléc. : (86-510) 521-2128
Personne-ressource : Ting Guolian

**Wuxi Y.M. Piston Rings Factory**
114, ch. Qingyang
Wuxi, Jiangsu 214021 Chine
Tél. : (86-510) 575-9888
Téléc. : (86-510) 572-9888
Personne-ressource : Lin Dejian
Courriel : wxym@mail.wxgb.com

**Xiamen Xiong Shun**
13 D, Hecuo, Industrial Zone
Xiamen 361009 Chine
Tél. : (86-592) 502-4675
Téléc. : (86-592) 502-5215
Courriel : shown2@public.xm.fj.cn
Essuie-glaces

**Wuhan Dongfeng Stamping Co.**
Wuhan Economical and Technological
Development
158, rue Shenlong
Zone, Wuhan 430056 Chine
Tél. : (86-27) 8489-3124
Téléc. : (86-27) 8489-3125
Personne-ressource : Shen Bin
Produits étampés pour automobiles

**Xiangfan Axle**
7, ch. Jiefang, Xiangfan
Province de Hubei 441000 Chine
Tél. : (86-710) 345-1947
Téléc. : (86-710) 345-1947
Essieux pour véhicules intermédiaires et lourds

**Xinjiang Bagang Leaf Spring Co.**
Xiangfan, Hubei 441004 Chine
Tél. : (86-710) 339-2492
Téléc. : (86-710) 331-0965

**Yangzhou Tongyang Oil Cooler Co.**
86, ch. Nantong
Yangzhou, Jiangsu 225001 Chine
Tél. : (86-514) 723-8929
Téléc. : (86-514) 723-8929
Personne-ressource : Yang Jiajun
Courriel : yztyjy@public.yz.js.cn

**YanTai HUF Automotive Lock Co.**
9, ch. Wuzhi Shan, Development Zone
Yantai, Shandong 264006 Chine
Tél. : (86-535) 638-1609
Téléc. : (86-535) 637-8609
Personne-ressource : Wang Yan
Courriel : hufyt@public.ytptt.sd.cn

**Yunnan Dali Piston Factory**
37, ch. East Jiangshe
Dali, Yunnan 671000 Chine
Tél. et téléc. : (86-872) 212-0303
Personne-ressource : Xie Jian Guo

**Zhejiang Dongtou Automobile Part Manufacture Co.**
2, ch. Yucai Est, Dongtou
Zhejiang 325700 Chine
Tél. : (86-577) 347-3713
Téléc. : (86-577) 348-2666
Personne-ressource : Fang Yue Jian
Pompes de frein

**Zhejiang Daimay Polyurethane Co.**
Nizhi, Daishan County
Zhoushan, Zhejiang 316216 Chine
Tél. : (86-580) 707-9761
Téléc. : (86-580) 707-6639
Personne-ressource : Li Xuequan
Courriel : daimay@mail.zspt.zj.cn
Internet : http://www.zjdaimaypolyurethane.com

**Zhejiang Wantong Zhongbao Aluminum Wheel**
Xinchang Industry Zone
Xinchang, Zhejiang 312500 Chine
Tél. : (86-575) 622-6295
Téléc. : (86-575) 622-6480
Personne-ressource : Xia Yuezhang
Courriel : xczcw@mail.sxppt.zj.cn

**Zhejiang Mould Factory**
199, ch. Youth, district de HuangYan
Tai Zhou, Zhejiang 318020 Chine
Tél. : (86-576) 422-3720
Téléc. : (86-576) 411-0941
Personne-ressource : Bao Wenguang
Courriel : zjmfnet@mail.tzptt.zj.cn

**Zhengzhou Gold Root Automobile Ornaments**
Ch. Middle Tashan
Xingyang, Henan 450122 Chine
Tél. : (86-371) 460-0026
Téléc. : (86-371) 461-0808
Personne-ressource : Zhang Fengzhao
Courriel : goldroot@public2.zz.ha.cn
Panneaux d'instruments

**Zhuhai Rongtai Precise Die-casting Co.**
Nanping High-Tech Industry Zone
Zhuhai, Guandong 519060 Chine
Tél. : (86-756) 867-6108
Téléc. : (86-756) 867-6308
Personne-ressource : Steven Chen
Courriel : bysc@yeah.net

## Principaux importateurs chinois d'automobiles et de pièces

**Beijing Automotive Industry Corporation**
31, Tianqiao, Nanweilu
Beijing 100050 Chine
Tél. : (86-10) 6304-0246
Téléc. : (86-10) 6304-3509

**China Vehicle Import and Export Corporation**
Bureau 2001, Xitalou, Édifice Sichuan
Beijing 100037 Chine
Tél. : (86-10) 6899-1405
Téléc. : (86-10) 6899-1400

**China National Automotive Industry Import and Export Co.**
5, Beisihuan Xilu
Beijing 100083 Chine
Tél. : (86-10) 6231-0652
Téléc. : (86-10) 6231-0688

**China Imported Auto Trading Center**
17, Zizuyuan Nanlu
Haidian, Beijing 100044 Chine
Tél. : (86-10) 6842-8880
Téléc. : (86-10) 6842-8558

**China Automobile Parts and Accessories Corporation**
22, Fengguanlu, district de Fengtai
Beijing 100071 Chine
Tél. : (86-10) 6383-4606
Téléc. : (86-10) 6383-4708

**China Automotive Industry International Corporation**
83, ch. Fuxing
Beijing 100856 Chine
Tél. : (86-10) 6821-4180
Téléc. : (86-10) 6821-4171

**China Anhui Machinery Import and Export Corp.**
238, ch. Jixi
Hefei, Anhui 230022 Chine
Tél. : (86-551) 363-6692
Téléc. : (86-551) 363-2982
Courriel : cmcah@mail.hf.ah.cn

**China Urban Automobile General Corporation**
Beijing 100835 Chine
Tél. : (86-10) 6834-0196
Téléc. : (86-10) 6831 5362

**China National Automotive Trade Guangzhou**
522, Huifu Donglu
Guangzhou 510115 Chine
Tél. : (86-20) 333-1662
Téléc. : (86-20) 334-7748

**China National Automotive Trade Southwest**
7, Dongfenglu Erduan
Chengdu, Sichuan 610061 Chine
Tél. : (86-28) 444-4726
Téléc. : (86-28) 444-2415

**China National Automotive Industry Import/Export Corp.**
390, Wukanglu
Shanghai 200031 Chine
Tél. : (86-21) 433-6892
Téléc. : (86-21) 433-0518

**Shandong Automobile Import and Export Corporation**
15, Wenhuaxilu
Jinan, Shandong, Chine
Tél. : (860-531) 695-8268
Téléc. : (860-531) 695-8797

**Shanghai Automobile Import/Export Corporation**
Ch. Yandang, 25e étage, Édifice Yandang
Shanghai 200020 Chine
Tél. : (86-21) 372-4288
Téléc. : (86-21) 472-4643

## BIBLIOGRAPHIE

———, « Automobiles : Servicing the After-Market », *China Economic Review*, 1er juillet 1998.

Ang, Lawrence, *China Motor Vehicle Sector* , Deutsche Bank, avril 2000.

Access Asia, *The Market for Automobiles in China* , mai 1999.

Asia Pulse, *A Profile of China's Automotive Industry*, mars 2000.

Beijing Review, *How Far is China Behind the World in the Auto Industry?* 14 août 2000.

China National Automotive Industry Consulting and Developing Corporation. *China Automotive Producers : Handbook 2000*, 2000.

Ministère des Affaires étrangères et du Commerce international, *Le Canada et la Chine signe un accord bilatéral historique dans le cadre de l'OMC*, 26 novembre 1999.

———, *Aperçu économique et politique de la Chine*, juillet 1999.

———, *Commerce bilatéral avec le Canada-Chine*, juin 1999.

———. *Accession à l'Organisation mondiale du commerce – Chine*, mai 1999.

———. *Plan d'action commercial 2000 – Chine et Hong Kong*, 1999.

———. *Guide de survie des PME sur le marché chinois*, 16 décembre 1998.

Economist Intelligence Unit, *Automotive Database and Forecasts* , mai 2000.

———, *Automotive Retailing in the New Millennium : Japan, India, China and Brazil*, avril 2000.

———, *The Components Industry of China : Many Challenges Remain*, février 2000.

———, *The Global Bus and Coach Industry : Trends and Outlook to 2005*, décembre 1999.

———, *China's Automotive Industry : The Potential Remains Elusive* , novembre 1999.

———, *World Heavy Commercial Vehicle Forecasts : Asia Pacific and Other Markets*, octobre 1999.

———, *Country Profile : China*, 1999.

Pilmanis, Karen, *China : Automotive Industry - Market Research Reports* , U.S. Department of Commerce, 1er septembre 1997.

## AUTRES DOCUMENTS DE RÉFÉRENCE

### Sites Internet utiles

Automotive Aftermarket Industry Association : **http://www.apaa.org/about/index.html**

AutoNet : **http://www.autotruck.net**

Automotive Parts Fabricants' Association : **http://www.capma.com**

Asia Wall Street Journal : **http://www.awsj.com**

China Automotive Consulting : **http://www.cacauto.com**

China BusinessNet : **http://www.china-businessnet.com**

China Council for the Promotion of International Trade (CCPIT) : **http://www.ccpit.org**

China Daily : **http://www.chinadaily.com**

China Economic Information : **http://www.ce.cei.gov.cn ou www.chinaeco.com**

Ambassade de Chinei à Ottawa : **http://www.chinaembassycanada.org/embassy-e.html**

Chinese Ministry of Foreign Trade and Economic Co-operation : **http://www.moftec.gov.cn**

Ministère des Affaires étrangères et du Commerce international, **http://www.dfait-maeci.gc.ca**

ExportSource : **http://exportsource.gc.ca**

Association commerciale Hong Kong-Canada : **http://www.hkcba.com**

InfoExport : **http://www.infoexport.gc.ca**

Sinosource - Business Directory of China : **http://www.sinosource.com**

South China Morning Post : **http://www.scmp.com/news**

Strategis : **http://strategis.gc.ca**

Équipe commerciale canadienne de l'automobile : **http://ttcauto.ic.gc.ca/ttcauto**

United States Department of Commerce : **http://www.stat-usa.gov**

Vancouver Board of Trade : **http://www.vancouver.boardoftrade.com**

## APPRÉCIATION DU LECTEUR

Veuillez aider le Centre des études de marché à produire des rapports qui répondent à vos besoins en remplissant le formulaire d'évaluation ci-joint et en nous le retournant par télécopieur, au (613) 943-1103. Merci de votre précieuse collaboration.

1. Comment avez-vous obtenu un exemplaire de ce rapport de marché?
   - ☐ FaxLink de l'InfoCentre
   - ☐ Site Internet du gouvernement
   - ☐ Service de renseignements de l'InfoCentre
   - ☐ Bureau régional du gouvernement
   - ☐ Autre : _____

2. Comment décririez-vous le présent rapport de marché?

| | Tout à fait d'accord | D'accord | Pas d'opinion | Pas d'accord | Pas du tout d'accord |
|---|---|---|---|---|---|
| Utile | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ |
| Complet | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ |
| Bien présenté | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ |
| Bien rédigé | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ |
| Longueur idéale | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ |

3. Sous quelle forme préférez-vous recevoir ces rapports?
   - ☐ Imprimé
   - ☐ Version électronique

4. En se fondant sur les renseignements contenus dans le présent rapport, quelles mesures particulières votre entreprise ou organisation prévoit-elle de prendre en ce qui concerne ce marché? Cochez toutes les rubriques qui s'appliquent.
   - ☐ Chercher un agent/distributeur
   - ☐ Visiter le marché
   - ☐ Faire plus de recherche
   - ☐ Autre : _____
   - ☐ Contacter un bureau commercial du Canada à l'étranger
   - ☐ Participer à un salon commercial à l'étranger
   - ☐ Aucune mesure

5. Quels autres rapports de marché seraient utiles à votre entreprise ou organisation? Veuillez énumérer les produits et les pays sur lesquels vous aimeriez qu'ils portent. _____

6. Laquelle des catégories suivantes décrit le mieux votre entreprise ou organisation? Cochez une case seulement.
   - ☐ Fabrication/transformation
   - ☐ Maison de commerce
   - ☐ Fournisseur de services d'exportation
   - ☐ Association industrielle/commerciale
   - ☐ Organisme gouvernemental
   - ☐ Collège/université
   - ☐ Firme d'experts-conseils
   - ☐ Autre :

7. Quel était le chiffre d'affaires de votre entreprise ou organisation l'an dernier, en dollars canadiens?
   - ☐ Moins de 10 millions de dollars
   - ☐ Plus de 50 millions de dollars
   - ☐ De 10 millions à 50 millions de dollars
   - ☐ Sans objet

Autres commentaires/suggestions : _____

Nom de votre entreprise ou organisation (facultatif) : _____